

MOBILITY MANAGEMENT |  
mobilidee



## AIG – enquête de suivi Mobilité pendulaire des personnels de l'aéroport

Juin 2011

Mobilidée sàrl  
1, av. du Mail  
1205 Genève

T 022 321 23 77  
F 022 321 23 74

info@mobilidee.ch  
www.mobilidee.ch

## Sommaire

<b>1. Introduction.....</b>	<b>2</b>
1.1 Contexte et objectifs.....	2
1.2 DérouleY a Y b h ' X Y '.....N.Y.b.e.i.....h.Y.....	2
1.3 7 c a d c g ] h ] c b ' X.Y.....N.f.W.\ U.b.h.].....c.b.....	3
<b>2. Résultats.....</b>	<b>5</b>
2.1 @Y ' d ` U b ' X Y ' a c V.].....] h.f.....X.Y.....N.U.f.f.c.d.c.f.h.....	5
2.2 Répartition modale 2011.....	6
2.3 Changement de mode.....	8
2.4 Usagers des transports individuels motorisés.....	10
2.4.1 Disposition au changement des automobilistes et conducteurs de deux motorisés.....	10
2.4.2 Conditions covoiturage.....	10
2.4.3 Conditions mobilité combinée (P+Rail).....	12
2.4.4 Conditions transports en commun.....	12
2.4.5 Conditions scooter électrique.....	13
2.4.6 Conditions vélo/vélo électrique.....	14
2.4.7 Conditions marche et autre forme de mobilité douce.....	15
2.5 Usagers des modes de déplacement alternatifs aux transports individuels.....	16
2.5.1 Usagers du scooter électrique et des P+Rail.....	16
2.5.2 Covoitureurs.....	16
2.5.3 Usagers des transports en commun.....	17
2.5.4 Cyclistes.....	19
2.5.5 Piétons.....	20
2.6 Remarques et attentes concernant le plan de mobilité.....	21
2.6.1 Appréciation générale.....	21
2.6.2 Transports en commun.....	22
2.6.3 Mobilité douce et deux.....	23
2.6.4 Communication.....	23
<b>3. Conclusion et pistes d'action.....</b>	<b>24</b>
3.1 Subventions.....	24
3.2 Covoiturage.....	24
3.3 Navettes personnels aéroport.....	25
3.4 Transports en commun et mobilité combinée.....	25
3.5 Mobilité douce.....	25
3.6 Deuxroues électriques.....	25
3.7 Gestion du stationnement.....	26
3.8 Communication.....	26
3.9 Suivi.....	26
<b>4. Annexe : questionnaire.....</b>	<b>27</b>

# 1. Introduction

## 1.1 Contexte et objectifs

La mise en place du plan de mobilité des personnels de l'aéroport doit permettre à l'AIG d'atteindre l'objectif de 45% de part modale de mobilité durable en 2020, mais aussi de réduire la pression sur l'occupation des parkings de la zone aéroportuaire.

Une première enquête de suivi a été réalisée auprès des sociétés de l'aéroport en 2007 afin de :

- Disposer d'un outil de suivi de la progression de la part modale de mobilité durable entre domicile et travail
- Mesurer l'impact des mesures sur la répartition modale
- Evaluer la disposition au changement des personnels de l'aéroport
- Connaître les attentes et les raisons des choix modaux des personnels de l'aéroport

Cette première enquête avait évalué à 27.9% la part des collaborateurs de l'aéroport utilisant un mode de transport durable pour se rendre au travail.

L'enquête de 2011 répondait aux mêmes objectifs et a été organisée selon des modalités similaires.

## 1.2 Déroutement de l'enquête

Tout comme en 2007, l'enquête a été menée par téléphone auprès d'un échantillon représentatif de près de 300 personnes de 10 entreprises de l'aéroport du 2 au 18 mars 2011. Les appels ont été répartis entre 3 personnes qui ont travaillé du lundi au vendredi entre 8 et 18 heures environ.

L'enquête a été réalisée beaucoup plus tard que prévu, notamment en raison de la difficulté à obtenir les fichiers de données de la part des entreprises. Certains de ces fichiers n'étaient pas complets et aucun numéro n'était mentionné pour certains employés.

Les enquêteurs ont rencontré certaines difficultés liées au fait que les appels étaient concentrés sur 2 à 3 semaines, alors que l'enquête s'était étalée sur près de 3 mois entre septembre et novembre en 2007. Certains employés de l'aéroport n'étant atteignables que sur un numéro de standard, les personnes qui distribuaient les appels avaient l'impression d'être souvent dérangées. A cela est venue s'ajouter une importante surcharge liée à la période choisie pendant la haute saison d'hiver et au salon de l'auto qui a lieu chaque année début mars.

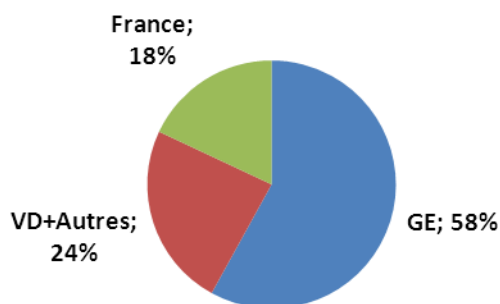
Ces différents paramètres ne créaient pas un climat très propice à l'enquête. Les appels auprès des employés de Swissport ont dû être interrompus à la demande de la direction. Enfin, il faut relever l'impossibilité de joindre certains collaborateurs ne travaillant que le soir ou le week-end. Compte tenu de ces difficultés, le format de l'enquête devrait être repensé lors d'un prochain sondage mais 289 personnes ont malgré tout participé.

### 1.3 Composition de l'échantillon

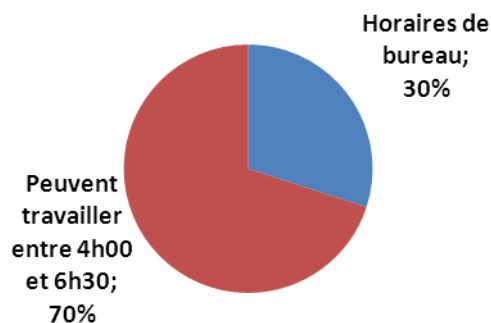
Les personnels de l'aéroport représentent une population d'environ 8'500 personnes réparties au sein de 300 entreprises<sup>1</sup>. Comme en 2007, l'échantillon de 371 personnes travaillant dans 10 grandes entreprises a été sélectionné en fonction de 2 critères déterminant les déplacements domicile-travail : la région de domicile et les horaires réguliers ou irréguliers. Une liste de remplaçants présentant les mêmes caractéristiques de provenance et d'horaire que les collaborateurs de l'échantillon de base était disponible au cas où certains d'entre eux resteraient injoignables.

Les proportions ont été définies en fonction des données collectées en 2005 sur 4'072 collaborateurs de la zone aéroportuaire. Comme elles datent aujourd'hui de plus de 5 ans, un rafraîchissement de ces données devrait être envisagé lors de la prochaine enquête. Un comparatif des proportions identifiées en 2005 avec celles des fichiers reçus des dix entreprises participantes entre fin 2010 et début 2011 semble indiquer une progression du nombre de frontaliers. Il reste cependant difficile de confirmer une telle tendance en l'absence d'une analyse de l'ensemble de la population travaillant dans la zone aéroportuaire.

**Graphique 1 : Composition de l'échantillon par régions de domicile**



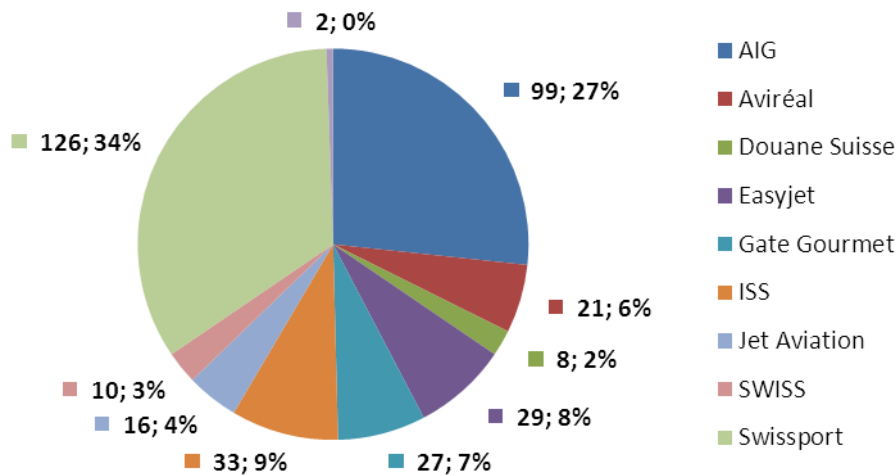
**Graphique 2 : Composition de l'échantillon par type d'horaires**



L'AIG et Swissport International SA fournissait cette année encore la majorité de l'effectif des personnes sondées, à savoir 61%.

<sup>1</sup> Hors employés du bâtiment Swissair/lata.

**Graphique 3 : Composition de l'échantillon par entreprise**



Les participants travaillent principalement à l'aérogare principale et à Pré-Bois. Les enquêteurs ont toutefois signalé que les répondants utilisaient plutôt des numéros de bâtiment pour désigner leur lieu de travail que les 4 secteurs proposés. L'ajout d'une catégorie « autre » permettant de préciser ce lieu serait utile.

**Tableau 1: Répartition par lieu de travail**

<b>Lieu de travail</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
Aérogare principale	149	52%
Fret	39	13%
Pré-bois	71	25%
Centre d'aviation général	30	10%
<b>Total</b>	<b>289</b>	<b>100%</b>

Un peu moins de deux tiers des participants sont des hommes et un peu plus d'un tiers des femmes.

**Tableau 2: Répartition par sexe**

<b>Sexe</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
M	178	62%
F	111	38%
<b>Total</b>	<b>289</b>	<b>100%</b>

Les répondants se répartissent de manière homogène entre les quatre classes d'âge situées entre 21 et 60 ans :

**Tableau 3: Répartition par âge**

<b>Age</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
61-70	11	3.5%
51-60	63	22%
41-50	68	24%
31-40	70	24%
21-30	72	25%
11-20	3	1%
ND	2	0.5%
<b>Total</b>	<b>289</b>	<b>100%</b>

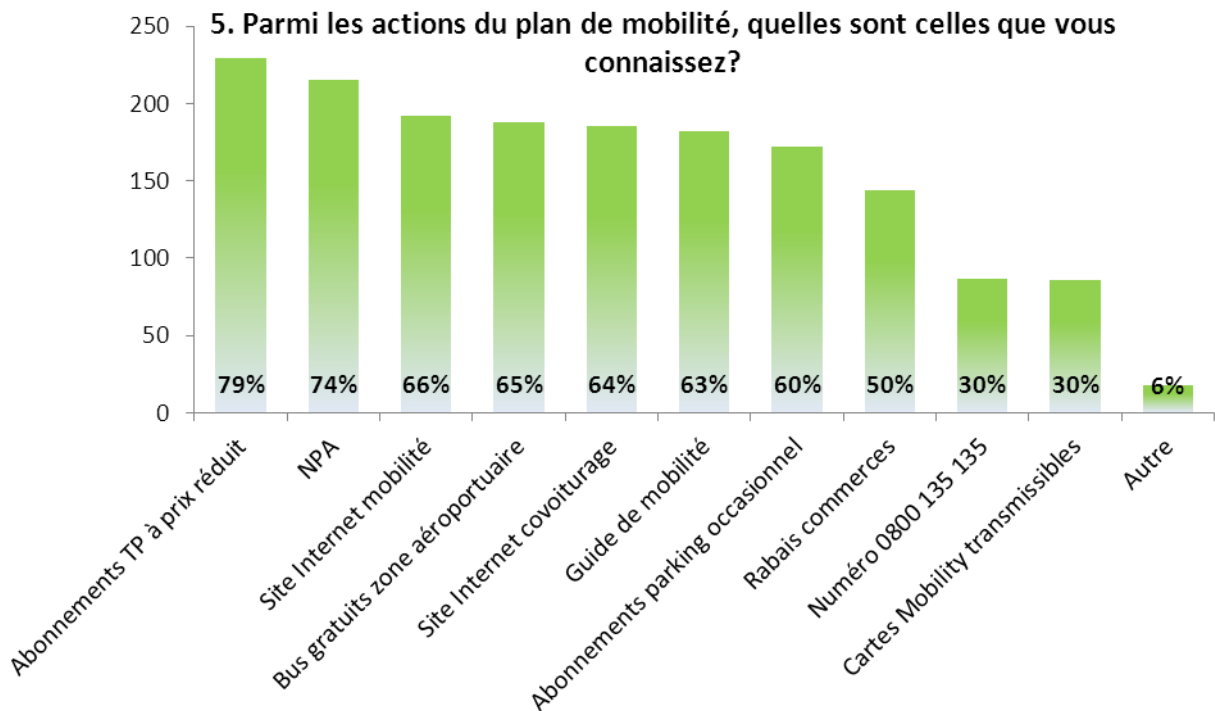
## 2. Résultats

### 2.1 Le plan de mobilité de l'aéroport

On constate une bonne connaissance des mesures déployées dans le cadre du plan de mobilité parmi les répondants. Comme en 2007, les plus connues sont les abonnements de transports publics à prix réduit et les NPA (navettes personnels aéroport) mais dans des proportions moins élevées. Alors que 91% des répondants disaient connaître l'existence des navettes lors de la dernière enquête, seuls 74% peuvent affirmer la même chose en 2011. Pour les abonnements à prix réduit, cette réduction est moins marquée avec une proportion de 86% en 2007 contre 79% en 2011.

Le site Internet a en revanche connu une croissance de sa notoriété peut-être due à l'introduction du site de mise en relation pour le covoiturage. Si 50% connaissaient le site en 2007, c'est le cas de 66% des répondants aujourd'hui. Il reste d'ailleurs largement mieux connu et utilisé que le numéro gratuit (0800 135 135) que les collaborateurs peuvent composer pour accéder aux prestations du plan de mobilité et que seuls 30% des répondants connaissent. C'est toutefois 5% de plus qu'il y 4 ans.

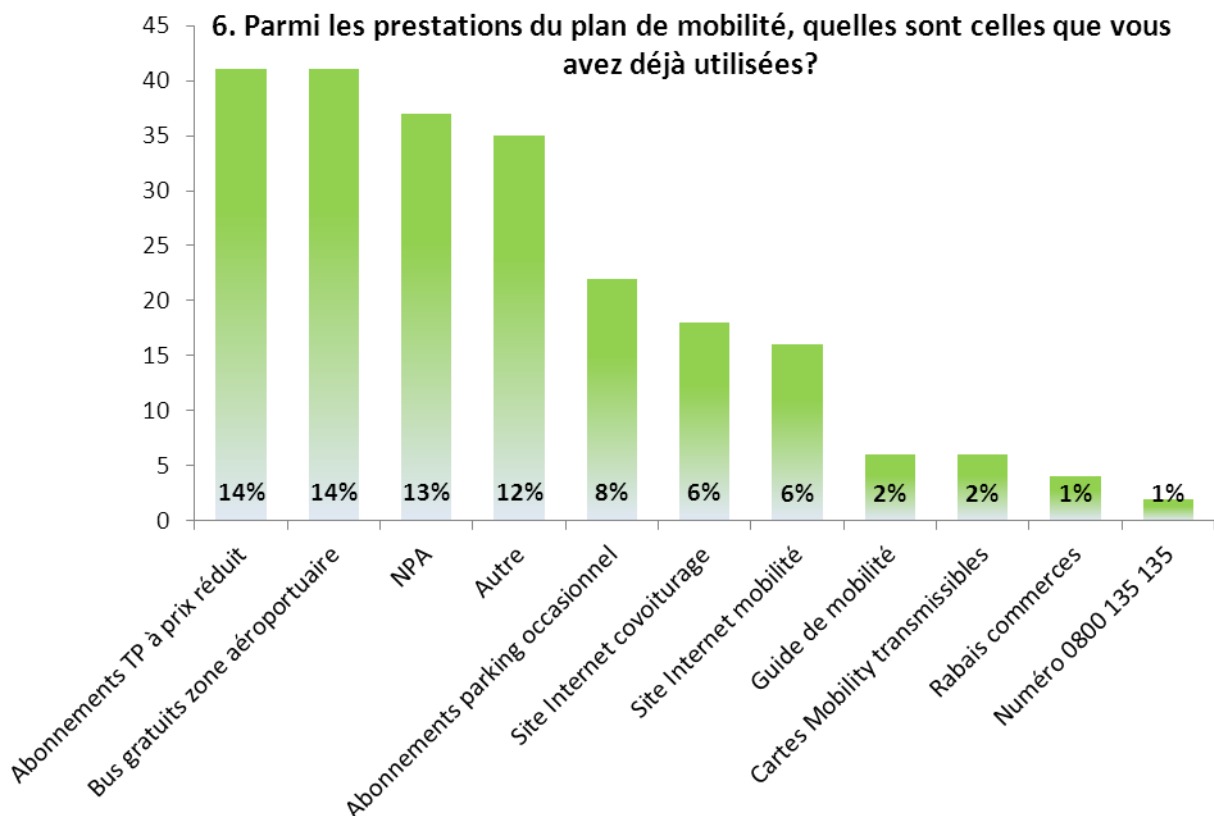
**Graphique 4 : Actions du plan de mobilité connues par les répondants**



30% des personnes interrogées disent connaître les abonnements Mobility transmissibles que les collaborateurs de l'AIG peuvent utiliser pour leurs déplacements professionnels. Parmi ces 30%, un peu plus d'un tiers des répondants travaillent à l'AIG, ce qui laisse supposer que les collaborateurs d'autres entreprises qui prétendent connaître cette mesure n'ont peut-être pas bien compris qu'il ne s'agissait pas du système Mobility Carsharing en général mais bien de la mesure destinée aux collaborateurs de l'AIG. Parmi les autres mesures connues de 6% des répondants, on peut citer les actions de promotion du vélo comme Bike to Work.

Trois des quatre mesures les plus connues sont aussi celles qu'utilise le plus grand nombre de collaborateurs de l'aéroport avec des taux de 14% pour les abonnements de transports publics à prix réduit et les bus gratuits dans la zone aéroportuaire et de 13% pour les navettes personnels aéroport. Dans la catégorie « autre », utilisée par 12% des répondants, figurent des mesures comme les abonnements de parking occasionnel, « Bike to Work », l'organisation de campagnes d'essai et la mise à disposition de vélos à assistance électrique et traditionnels ou encore l'utilisation de tickets de train gratuit en rentrant de voyage. La moitié des réponses répertoriées dans cette catégorie porte toutefois sur les modes de transports utilisés ou testés plus que sur les mesures du plan de mobilité en tant que telles.

**Graphique 5 : Prestations du plan de mobilité déjà utilisées par les répondants**



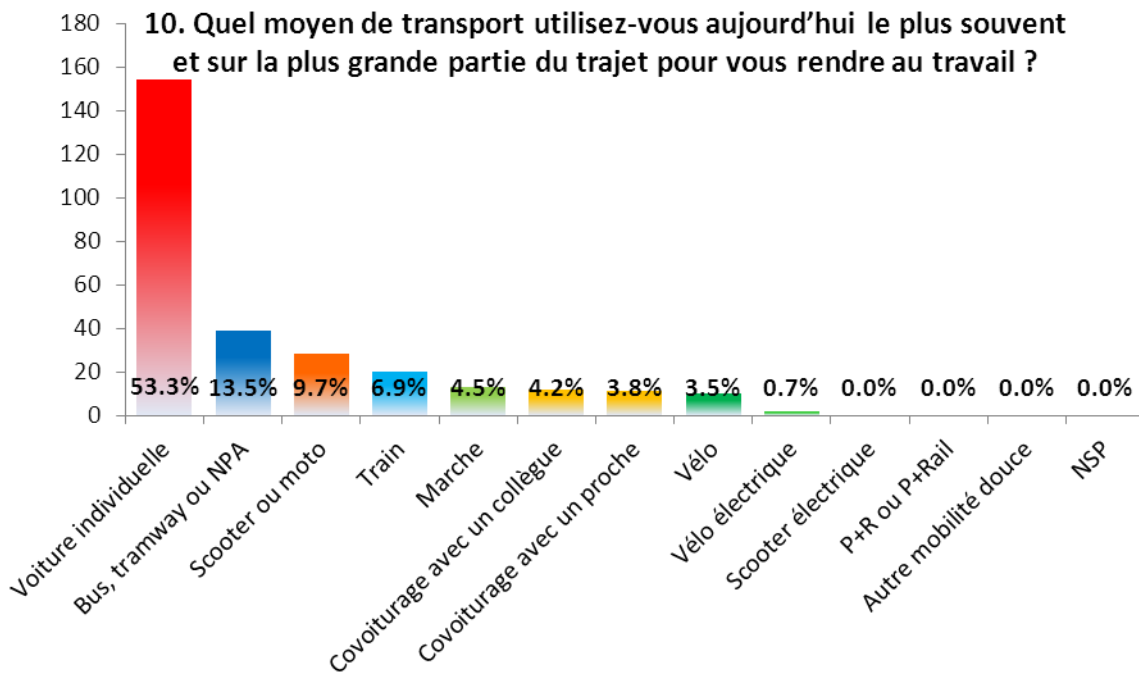
## 2.2 Répartition modale 2011

Les moyens de déplacement utilisés par les personnes interrogées pour leurs trajets domicile-travail sont à 63% des transports non durables (53.3% de voiture et 9.7% de moto ou scooter) et à 37% des transports durables (13,5% de bus, tramway, NPA<sup>2</sup>, 4.2% de vélo, 6.9% de train, 4.5% de marche et 8% de covoiturage). L'aéroport se trouve à 8% de son objectif pour atteindre une part modale durable de 45%.

Entre 2007 et 2011, la part d'utilisation de la voiture individuelle et du deux-roues motorisé a respectivement diminué de 60.1% à 53.3% et de 12.0% à 9.7%. Cette diminution s'est opérée à la faveur du covoiturage, du train et de la marche, tandis que la part modale bus, tramway et navettes personnels aéroport est restée stable.

<sup>2</sup> NPA = navettes personnels aéroport.

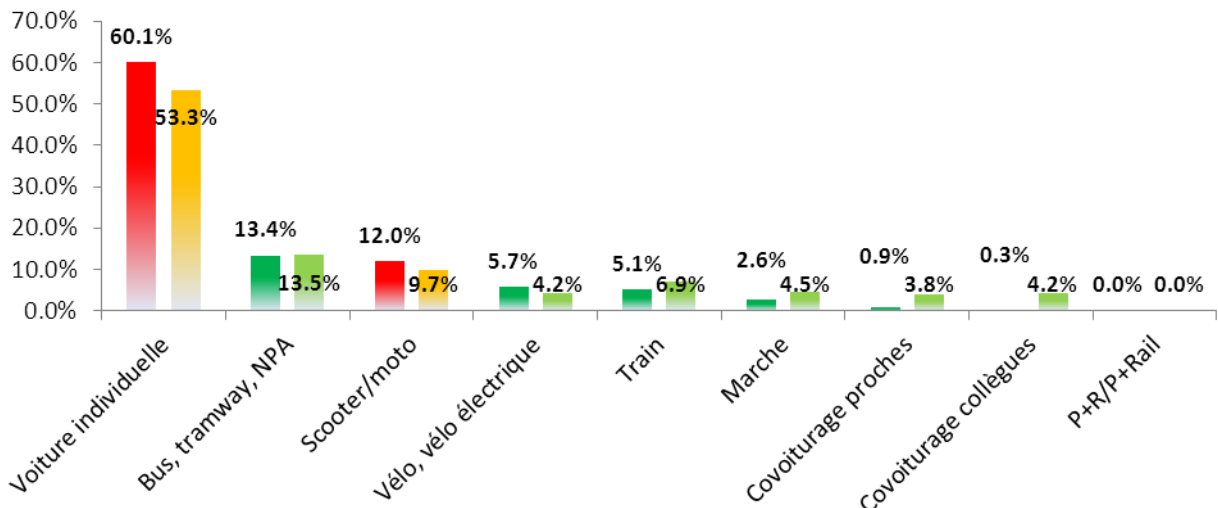
**Graphique 6 : Répartition modale 2011**



L'augmentation importante du covoiturage concorde avec la tendance observée dans d'autres entreprises du canton. En revanche, on peut s'étonner du recul d'utilisation du deux-roues, motorisé ou non. Selon les résultats, l'utilisation de la moto et du scooter a diminué de plus de 2%. Il en va de même pour le vélo dans des proportions un peu moins importantes. Cette baisse semble contredire le taux d'occupation croissant des parkings deux-roues dans la zone aéroportuaire. Toutefois, il est difficile de déterminer si c'est le fait des collaborateurs de l'aéroport ou d'autres catégories d'utilisateurs (passagers, chalands, etc.).

Le deux-roues électrique, à savoir le scooter et le vélo, ne connaissent pas encore une grande popularité puisqu'on ne compte aucun collaborateur qui utilise le premier et que seulement 0.7% utilisent le second. Les P+R et P+Rail ne constituent pas non plus une solution de mobilité attrayante pour les collaborateurs de l'aéroport.

**Graphique 7 : Evolution de la répartition modale entre 2007 (barre de gauche) et 2011 (barre de droite)**

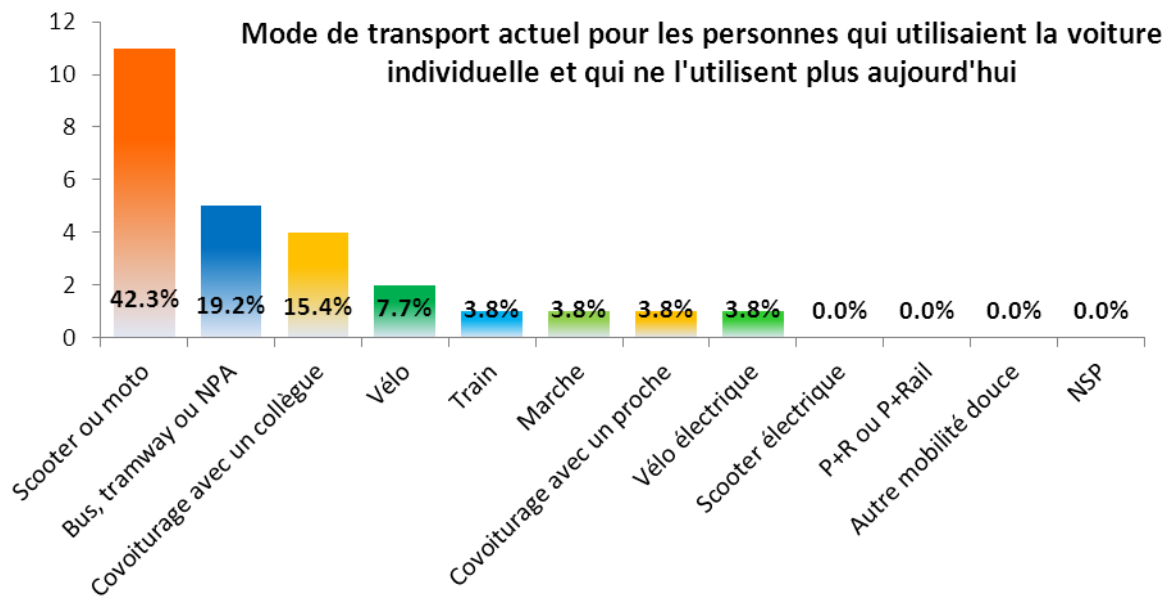




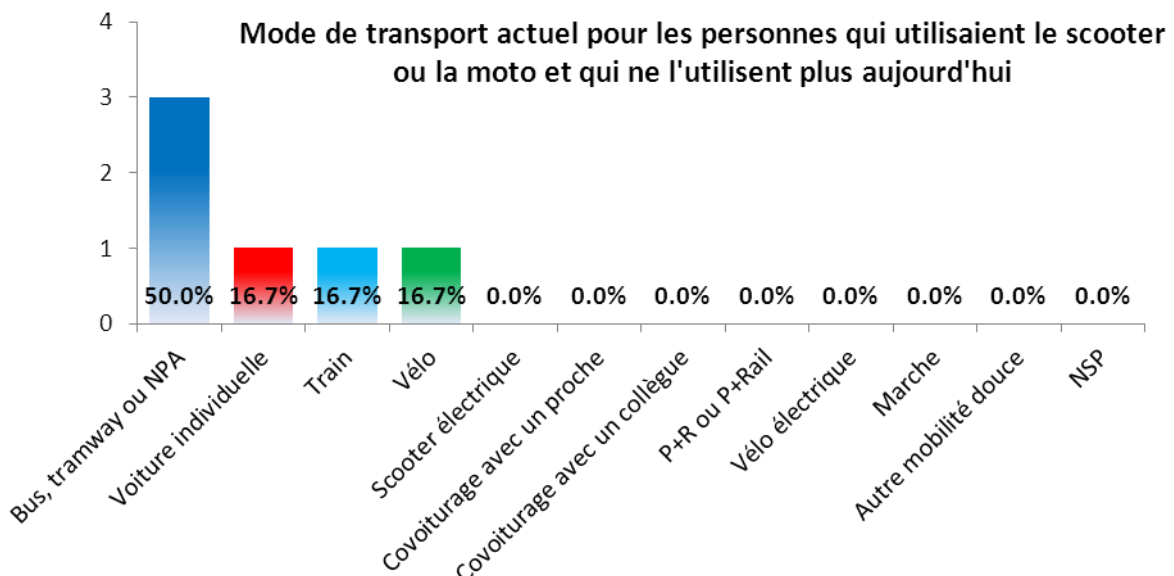
### 2.3 Changement de mode :

26% des personnes interrogées annoncent avoir changé de mode de transport depuis qu'elles travaillent à l'aéroport. En se penchant sur les collaborateurs qui venaient seuls au travail en voiture et qui ne le font plus aujourd'hui, on constate que ce changement s'est principalement opéré à la faveur du deux-roues motorisé, suivi des transports publics - bus/tramway/NPA - et du covoiturage (voir Graphique 8). Les anciens scootéristes ou motards ont quant à eux opté d'abord pour les transports publics – bus/tramway/NPA – puis pour la voiture individuelle, le train et le vélo (voir Graphique 9).

**Graphique 8 : Modes de transport utilisés par les auto-solistes qui ont changé de mode**

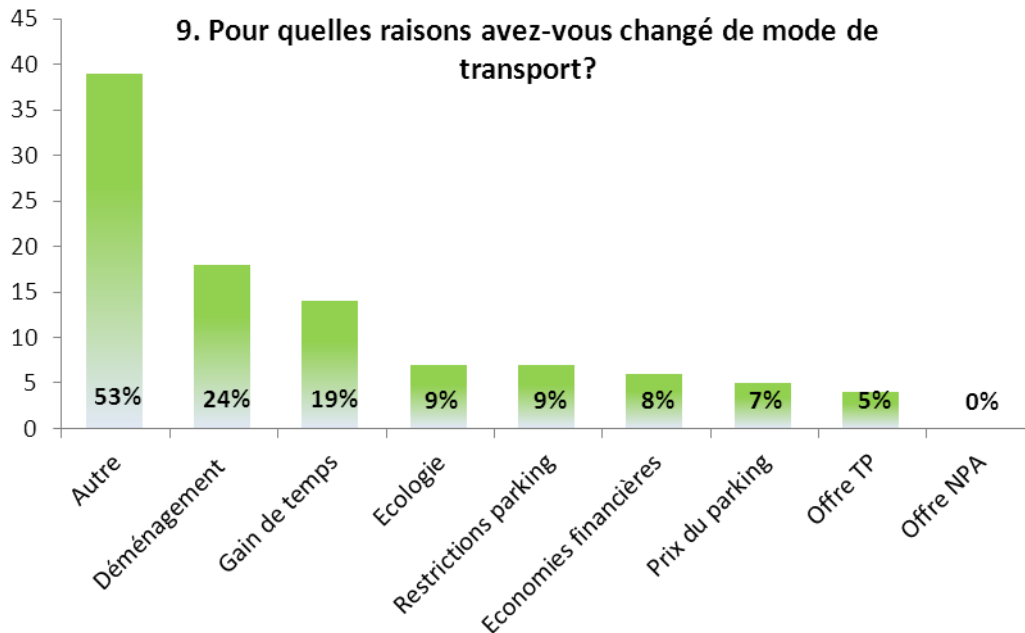


**Graphique 9 : Modes de transport utilisés par les scootéristes/motards qui ont changé de mode**



Parmi les raisons évoquées par les 26% de collaborateurs qui ont changé de mode, le fait de déménager ou de gagner du temps sont les premières citées, suivies du confort et de la facilité que procure le nouveau mode ainsi que le fait d'avoir changé d'horaires. Le facteur financier ne semble pas constituer un facteur prépondérant dans le choix de modifier ses habitudes.

**Graphique 10 : Motifs invoqués par les collaborateurs qui ont changé de mode**



53% des personnes qui ont changé de mode depuis qu'elles travaillent à l'aéroport ont commenté les raisons de ce changement dans la catégorie « autre ». Le confort et les avantages pratiques qu'apporte le nouveau mode choisi sont cités par 12.2% des personnes concernées, tandis que 9.5% l'expliquent par un changement d'horaires de travail.

**Tableau 4 : Autres raisons citées pour expliquer le changement de mode de transport**

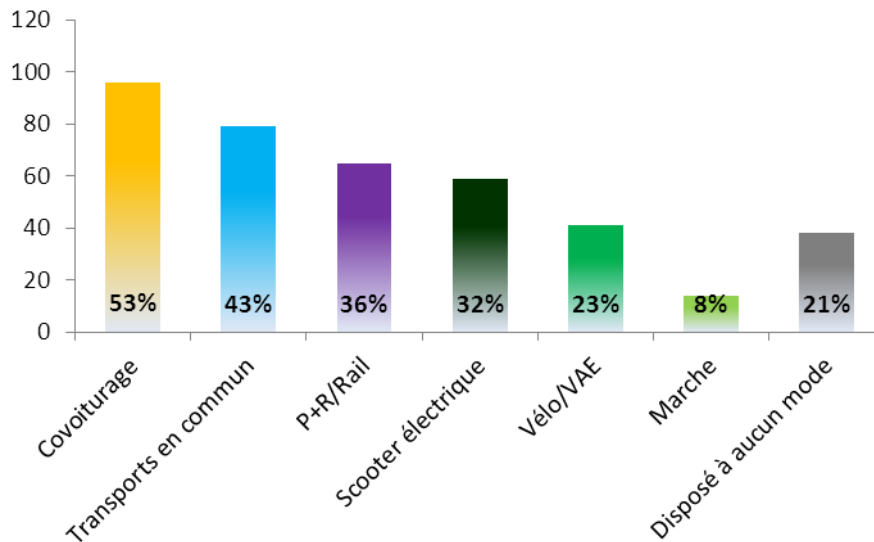
<b>Autres raisons</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
Facilité/raisons pratiques/confort	9	12.0%
Changement d'horaires	7	9.5%
Météo	4	5.0%
Raisons de santé	3	4%
Une seule voiture dans le ménage ou partage de voiture	2	2.5%
Solution de parking à disposition	2	2.5%
Difficulté de circulation	2	2.5%
Découverte du covoiturage	1	1.5%
Non respect des horaires par les transports publics	1	1.5%
Plaisir de faire de la moto	1	1.5%
Offre de vélo électrique de l'AIG	1	1.5%
Suppression de Taxi-bus	1	1.5%
Véhicule hors-service	1	1.5%
Changement de lieu de travail	1	1.5%
Envie de venir à vélo et augmentation du prix de l'essence	1	1.5%
Obtention du permis de conduire	1	1.5%
Autre	1	1.5%
<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>53%</b>

## 2.4 Usagers des transports individuels motorisés

### 2.4.1 Disposition au changement des automobilistes et conducteurs de deux-roues motorisés

Les usagers des transports individuels motorisés (TIM), à savoir automobilistes et conducteurs de deux-roues motorisés, constituent 63% de l'échantillon interrogé. 21% d'entre eux ne sont ouverts à aucune des alternatives de transport proposées – covoiturage, mobilité combinée (P+R ou P+Rail), transports en commun, scooter électrique, vélo ou vélo à assistance électrique et marche. 79% seraient en revanche disposés à utiliser un ou plusieurs de ces modes à certaines conditions, ce qui constitue 16% de plus qu'en 2007<sup>3</sup>.

**Graphique 11 : Disposition des automobilistes, scootéristes et motards à utiliser un moyen de transport alternatif comme mode principal pour leurs déplacements pendulaires**



Le covoiturage est le mode perçu comme le plus attrayant pour 53% des automobilistes et conducteurs de deux-roues motorisés, suivi des transports en commun (43%), de la mobilité combinée (36%), du scooter électrique (32%), du vélo (23%) et de la marche (8%).

A l'exception du scooter électrique qui n'avait pas été intégré à l'enquête de 2007, les alternatives proposées se retrouvent classées dans le même ordre d'importance qu'il y a 4 ans. La marche et le covoiturage comptent 3% d'intéressés en plus qu'en 2007, tandis que ce nombre a diminué de 4% pour le vélo et qu'il est resté stable pour les transports en commun.

Il faut surtout relever que l'utilisation d'un P+R ou d'un P+Rail qui n'était envisagée que par 22% des usagers TIM lors de la dernière enquête est plébiscitée par 36% d'entre eux aujourd'hui. Ce résultat contraste avec le fait qu'on ne compte aucun répondant qui combine la voiture avec les transports en commun au sein de l'échantillon interrogé.

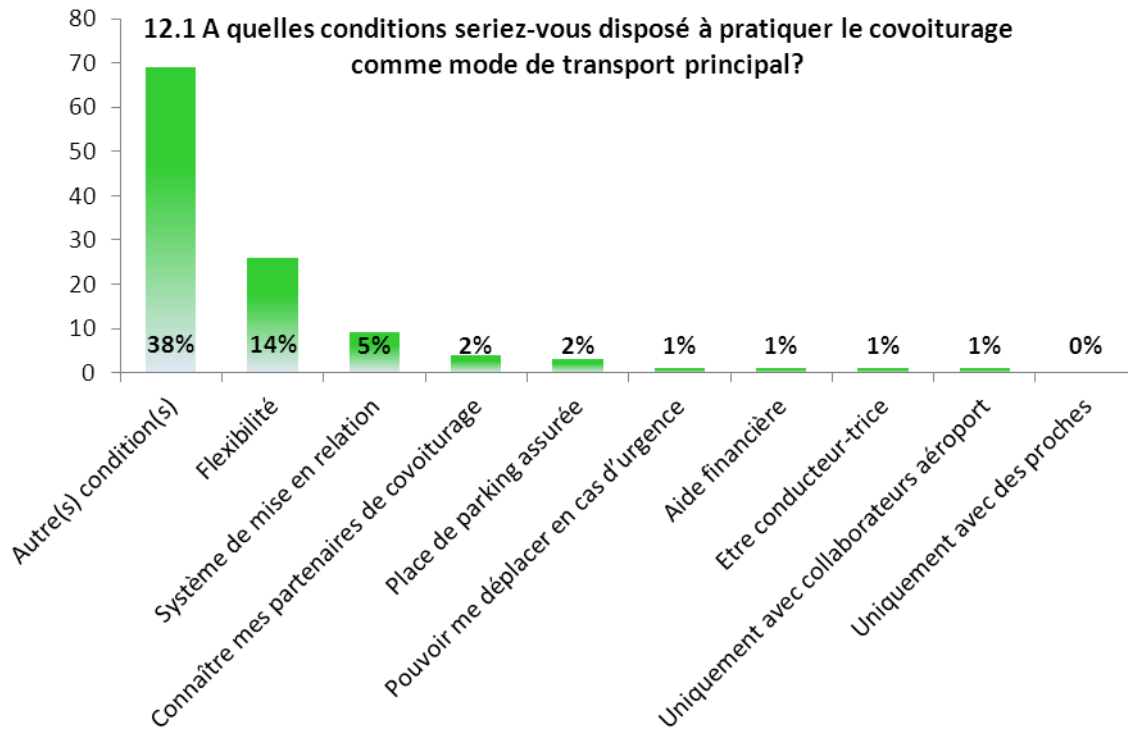
### 2.4.2 Conditions covoiturage

38% des usagers TIM disposés à pratiquer le covoiturage comme mode de transport principal ont d'abord mentionné des conditions qui n'étaient pas listées dans le questionnaire. Ils mentionnent avant tout des paramètres relativement implicites, comme le

<sup>3</sup> Pour chacun des modes proposés, la personne interrogée pouvait citer une ou plusieurs conditions.

fait d'avoir des horaires et des lieux de domicile ou trajets compatibles. La flexibilité est la troisième condition citée par ordre d'importance.

**Graphique 12 : Conditions à la pratique du covoiturage**



**Tableau 5 : Autres conditions à la pratique du covoiturage**

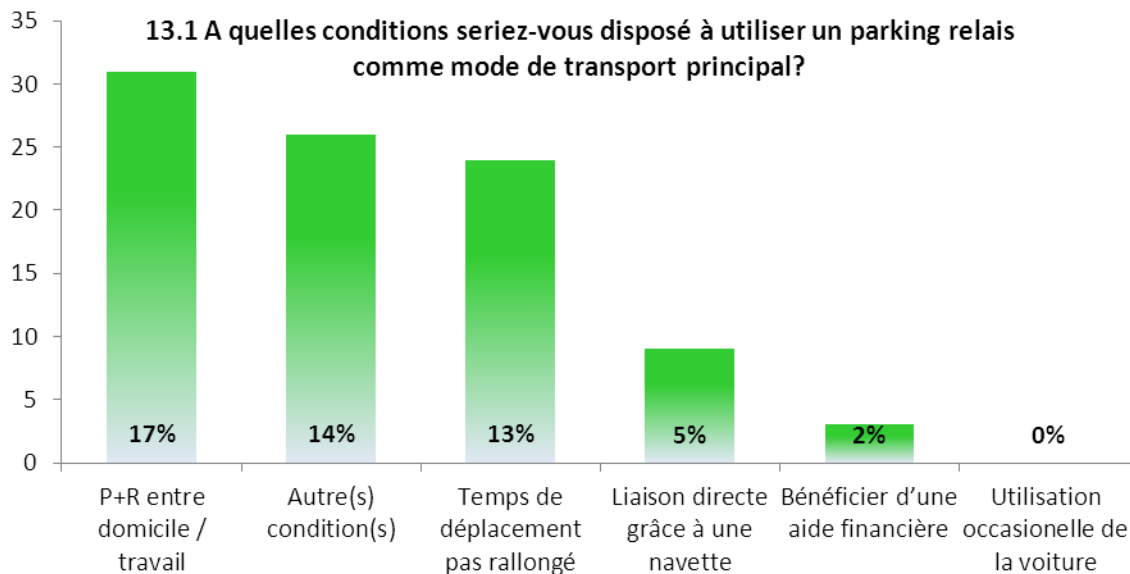
<b>Autres conditions</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
Compatibilité des lieux de domicile/trajets	38	21%
Compatibilité des horaires	35	19%
Pas de perte de temps	5	3%
Ponctualité	2	1%
Coûts réduits	1	1%
Bonne entente	1	1%
Autonomie	1	1%
Pratique occasionnelle	1	1%
Parking gratuit et sécurisé	1	1%
Avec un membre de sa famille	1	1%
Usage privé	1	1%
Moyen performant d'amener les enfants à l'école	1	1%
Même lieu de travail à l'aéroport	1	1%
<b>Total</b>	<b>69</b>	<b>38%</b>

Il est intéressant de noter que seulement 13% des usagers TIM disposés à covoiturer ont déjà consulté le site Internet de mise en relation de l'aéroport, qui n'existait pas lors de la dernière enquête, alors que 70% le connaissent. Autrement dit, beaucoup d'automobilistes, motards et scooteristes sont au tout début d'un éventuel processus de changement de comportement. Ils envisagent ce mode de manière positive mais ne montrent que peu de proactivité dans la recherche d'un partenaire de covoiturage.

### 2.4.3 Conditions mobilité combinée (P+R – P+Rail)

Les usagers TIM disposés à pratiquer la mobilité combinée comme mode de transport principal à certaines conditions ont d'abord cité le fait d'avoir un parking relais entre leur lieu de domicile et leur lieu de travail, puis de ne pas avoir un temps de déplacement trop allongé et de bénéficier d'une liaison directe entre le parking et l'aéroport.

**Graphique 13 : Conditions à la pratique de la mobilité combinée**

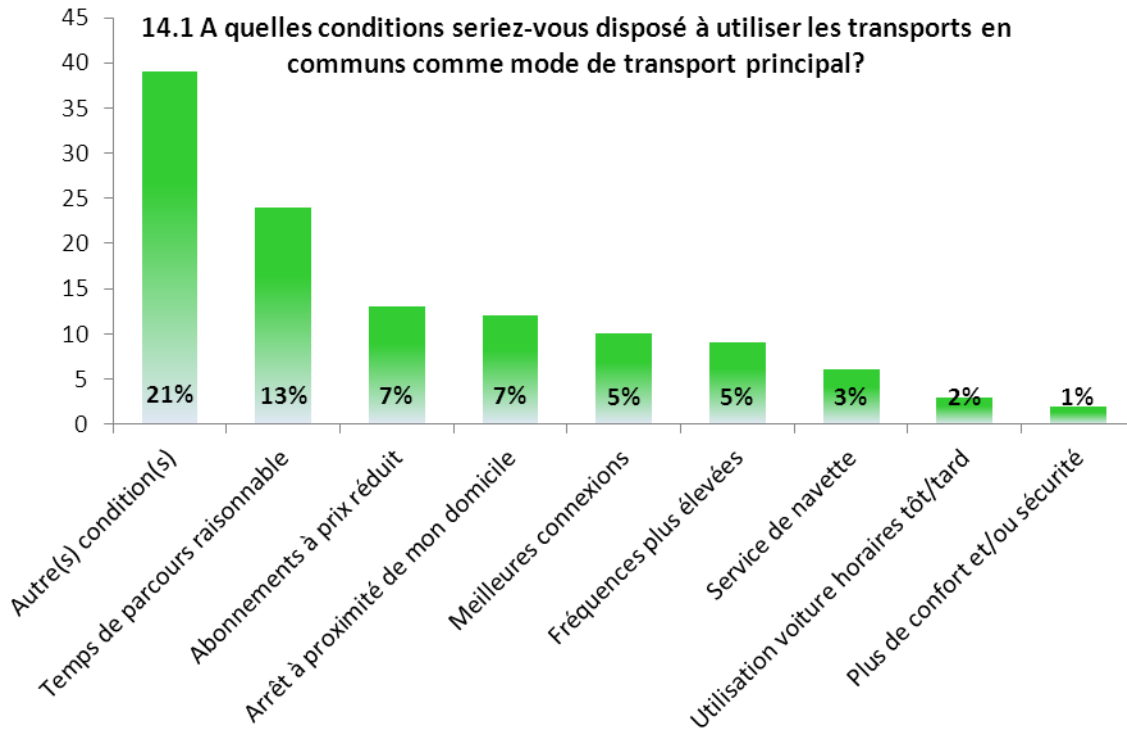


Parmi les autres conditions citées, plusieurs personnes mentionnent le fait que la combinaison voiture et transport en commun ne devrait pas leur coûter plus cher que l'utilisation de la voiture sur tout le trajet. Bénéficiaire de transports en commun réguliers, y compris tôt le matin et tard le soir, constitue un autre paramètre d'importance. La garantie de trouver une place ainsi que l'accessibilité et la sécurisation du parking sont également citées. Enfin, une personne mentionne que les trains desservant les gares régionales comme Coppet s'arrêtent à Genève et ne vont malheureusement pas jusqu'à l'aéroport.

### 2.4.4 Conditions transports en commun

Tout comme en 2007, les usagers TIM disposés à utiliser les transports en commun comme mode de transport principal à certaines conditions ont d'abord cité le fait d'avoir un temps de parcours raisonnable ou égal à celui qu'ils mettent en voiture. On trouve en 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> position le fait de bénéficier d'un abonnement à prix réduit et d'avoir un arrêt à proximité de son domicile. Dans la rubrique « autre(s) » apparaît surtout le fait d'avoir des horaires de transports en commun compatibles avec les heures de travail, y compris très tôt le matin et très tard le soir. Une personne mentionne concrètement l'amélioration des horaires à l'arrêt qui dessert la zone du Fret.

**Graphique 14 : Conditions à l'utilisation des transports en commun**

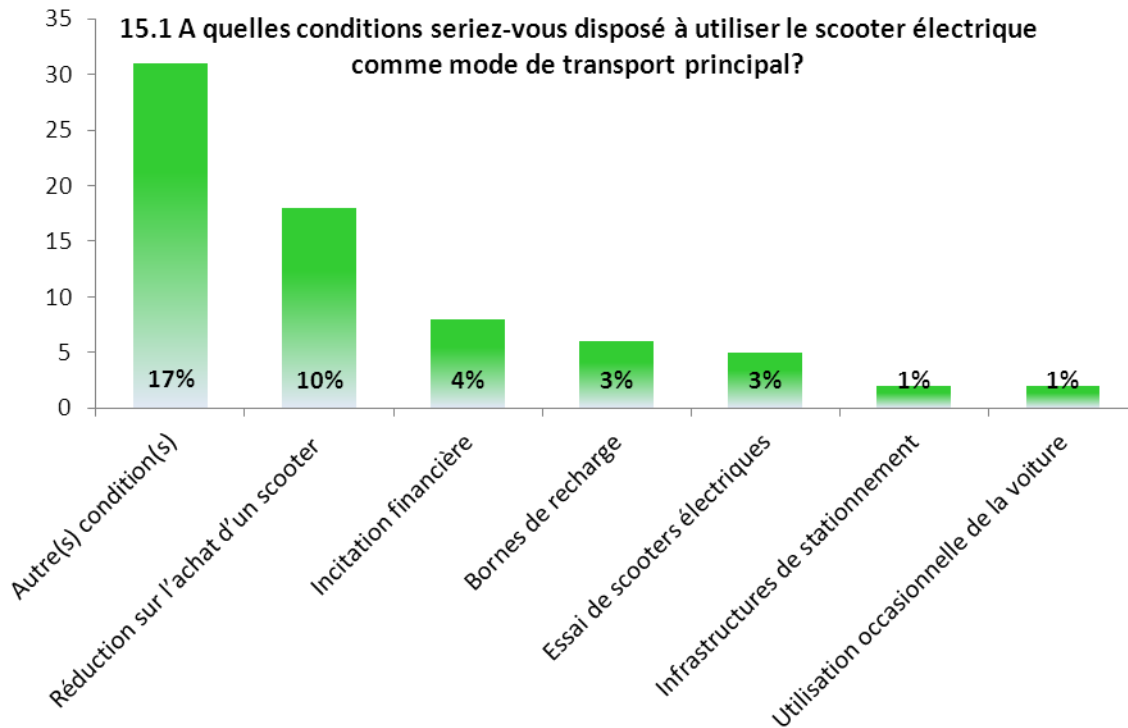


#### 2.4.5 Conditions scooter électrique

La première condition citée par les usagers TIM disposés à utiliser le scooter électrique comme mode de transport principal est le fait de bénéficier d'un rabais sur l'achat d'un scooter de ce type. Viennent ensuite le fait de bénéficier d'une incitation financière et la mise à disposition de bornes de recharge sur le site de travail. Dans la rubrique « autre », c'est à nouveau la condition du coût de ces véhicules jugés encore trop chers qui est tout particulièrement mise en avant. Une prise en charge de l'employeur est même suggérée.

L'utilisation du scooter électrique uniquement lorsque la météo le permet et l'amélioration des performances techniques des scooters (autonomie, fiabilité et puissance) font également partie des attentes des usagers TIM disposés à ce mode. Enfin, disposer d'un garage à domicile, avoir le permis ou une fonction compatible sont d'autres conditions ponctuellement citées.

**Graphique 15 : Conditions à l'utilisation du scooter électrique**



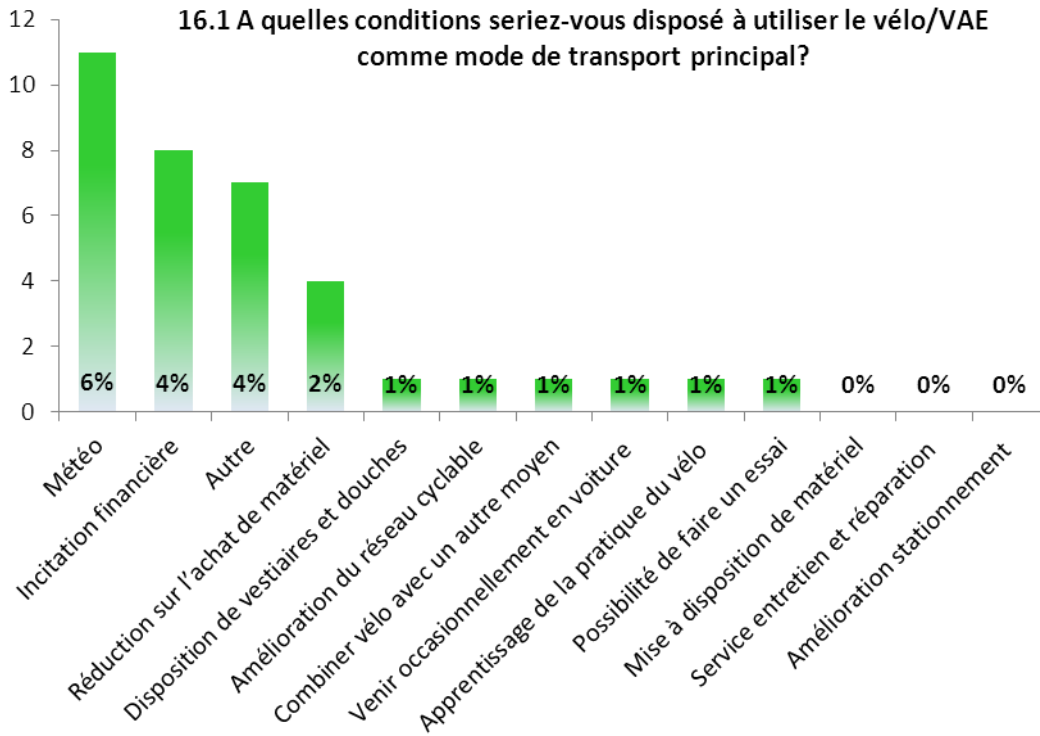
#### 2.4.6 Conditions vélo/vélo électrique

Les usagers TIM disposés à utiliser le vélo ou le vélo électrique comme mode de transport principal ont cité comme première condition le fait d'avoir une météo favorable. Ils mentionnent ensuite l'octroi d'une incitation financière de la part de l'employeur.

Dans la catégorie « autre(s) condition(s) » en 3<sup>ème</sup> position sont mentionnés les éléments suivants : disposer d'un garage à domicile, compatibilité de l'usage du vélo avec la fonction, ne pas arriver au travail tout transpirant, ne pas abîmer son uniforme, ne pas commencer si tôt s'il faut prendre une douche à l'arrivée ou encore lieu de domicile plus proche.

Suit comme 4<sup>ème</sup> condition le fait de bénéficier de réductions sur l'achat de matériel. Sachant que les collaborateurs bénéficient déjà de tels avantages mais que seuls 50% disent en avoir connaissance selon l'enquête, un rappel à ce sujet serait peut-être le bienvenu.

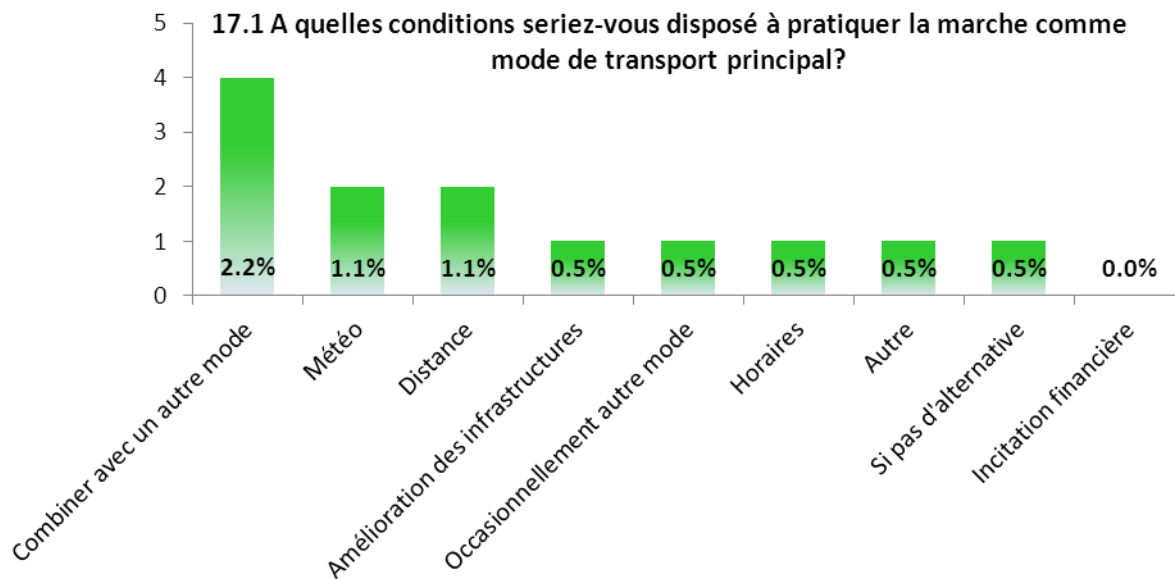
**Graphique 16 : Conditions à l'utilisation du vélo/VAE**



**2.4.7 Conditions marche et autre forme de mobilité douce**

Pour les 8% d'automobilistes et conducteurs de deux-roues motorisés disposés à venir au travail à pied, le fait de pouvoir combiner la marche avec un autre mode, la météo et une distance raisonnable sont les trois premières conditions citées.

**Graphique 17 : Conditions à la pratique de la marche et des autres formes de mobilité douce**





## 2.5 Usagers des modes de déplacement alternatifs aux transports individuels motorisés

### 2.5.1 Usagers du scooter électrique et des P+R – P+Rail

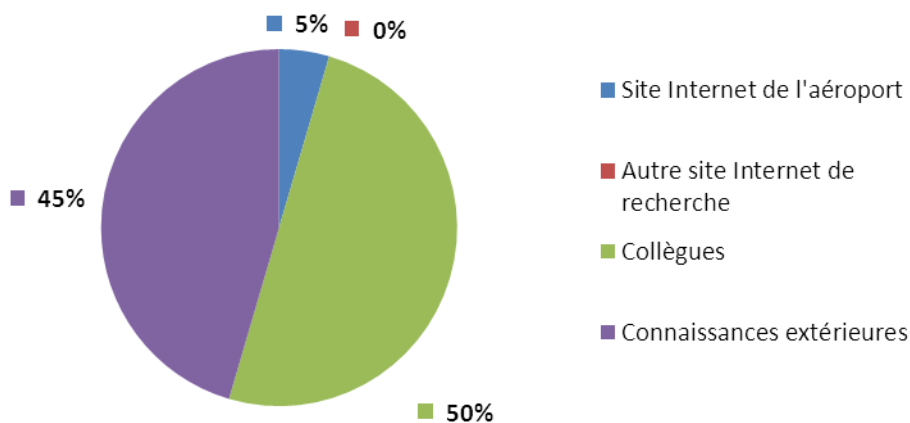
Comme l'échantillon interrogé ne comportait aucun utilisateur de scooter électrique ou de parkings relais, les attentes des éventuels collaborateurs concernés par ces modes n'ont pas pu être identifiées.

### 2.5.2 Covoitureurs

La presque totalité des personnes qui pratiquent le covoiturage le font avec des connaissances extérieures ou des collègues rencontrés sur le lieu de travail mais très peu se sont trouvés grâce à un site Internet de mise en relation, que ce soit celui de l'aéroport ou un autre. Parmi ceux qui covoitent avec une connaissance extérieure, la plupart le font avec un membre de leur famille (conjoint ou enfants).

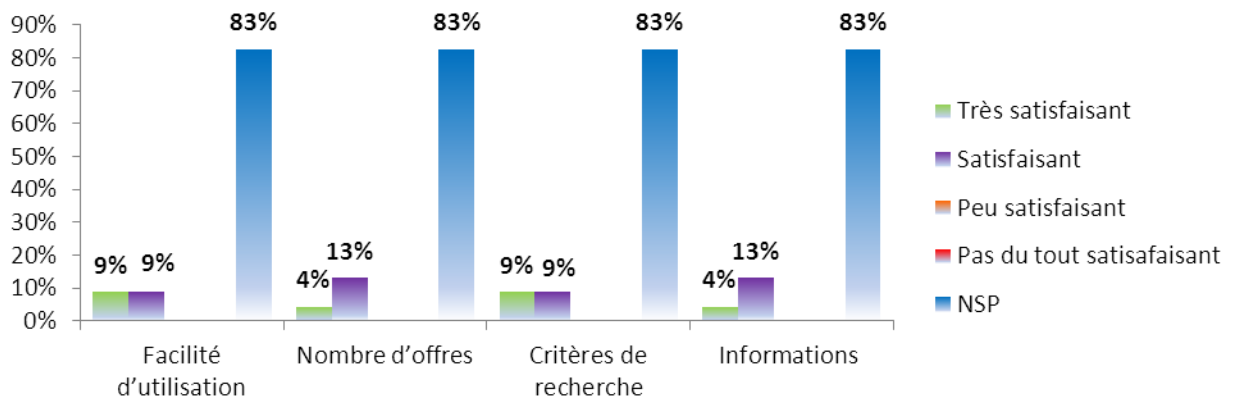
**Graphique 18 : Modalités de mise en relation des collaborateurs qui pratiquent le covoiturage**

#### 19.1 Par quel biais avez-vous trouvé votre partenaire de covoiturage?



**Graphique 19 : Evaluation du site de mise en relation des covoitureurs**

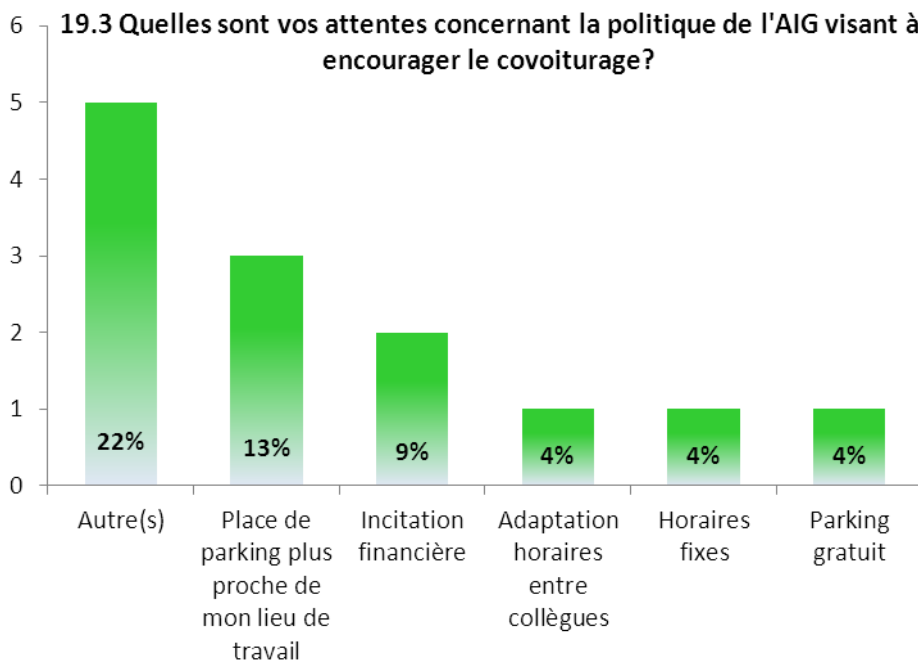
#### 19.2 Que pensez-vous du site Internet de recherche de covoitureurs de l'aéroport au regard des critères suivants?



Si deux tiers des covoitureurs connaissent le site de mise en relation de l'aéroport, deux covoitureurs seulement disent l'avoir déjà utilisé et peu l'ont probablement visité. Par conséquent, les résultats de la question sur l'évaluation du site n'ont malheureusement pas beaucoup de pertinence. On observe néanmoins qu'il est mieux évalué du point de vue de la facilité d'utilisation et des critères de recherche que du nombre d'offres et des informations disponibles.

Les collaborateurs qui pratiquent le covoiturage espèrent avant tout obtenir une place de parking plus proche de leur lieu de travail ainsi qu'une incitation financière. Les attentes formulées dans la rubrique « autre » sont avant tout des commentaires sur les contraintes qu'implique le covoiturage.

**Graphique 20 : Attentes des collaborateurs pratiquant le covoiturage**



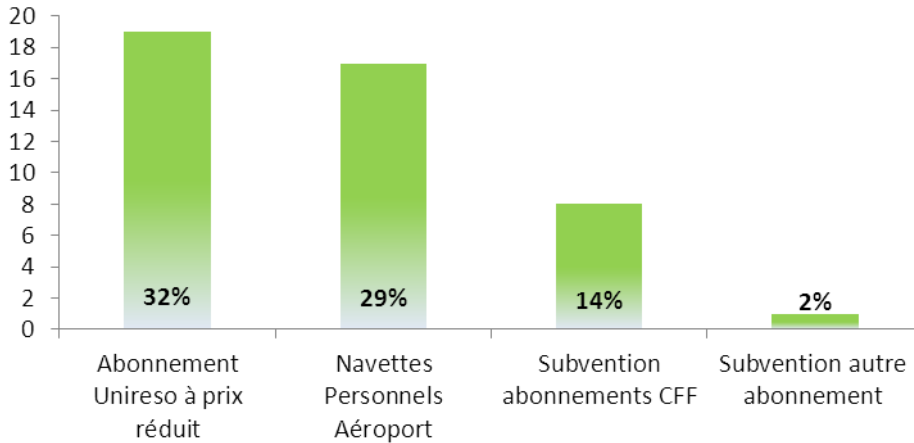
### 2.5.3 Usagers des transports en commun

Les abonnements Unireso à prix réduit et les navettes sont respectivement utilisés par environ un tiers des usagers des transports en commun, tandis que 16% d'entre eux bénéficient d'une subvention sur leur abonnement CFF ou autre (voir Graphique 21).

Selon les 29% d'usagers des transports en commun qui utilisent les navettes, l'emplacement des arrêts et la ponctualité sont les critères qui obtiennent la meilleure appréciation. La fréquence et les heures de desserte constituent en revanche les principaux points d'amélioration à apporter (voir Graphique 22).

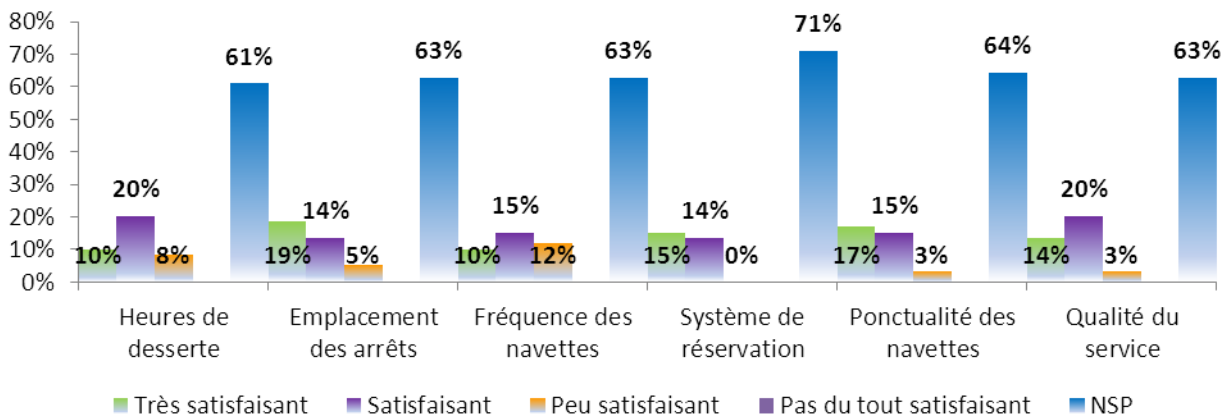
**Graphique 21 : Utilisation des mesures de promotion des transports en commun**

**21.1 Utilisez-vous les prestations offertes par l'AIG en matières de transports en commun parmi les suivantes?**



**Graphique 22 : Evaluation des navettes personnels aéroport**

**21.2 Que pensez-vous des navettes personnels aéroport au regard des critères suivants?**

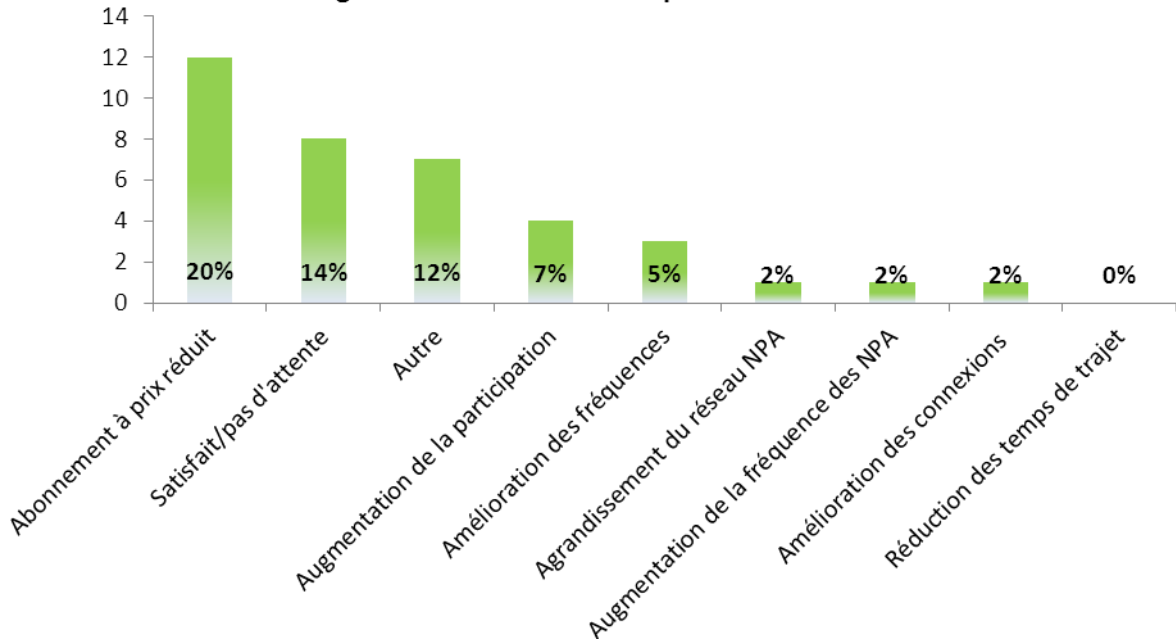


Les attentes des usagers des transports en commun concernent avant tout le soutien financier de l'employeur à l'achat des abonnements (voir Graphique 23). Une personne mentionne spécifiquement que la contribution aux usagers du train devrait être augmentée. 14% d'entre eux sont satisfaits ou n'ont pas d'attentes particulières à formuler.

Dans les attentes de la catégorie « autre » sont demandés un meilleur accompagnement des personnes étrangères, le développement des transports en commun en France, une meilleure prise en compte des collaborateurs qui habitent en dehors de Genève et le développement de la communauté tarifaire unireso jusqu'à Montreux.

**Graphique 23 : Attentes des usagers des transports en commun**

**21.3 Quelles sont vos attentes concernant la politique de l'AIG visant à encourager l'utilisation des transports en commun?**

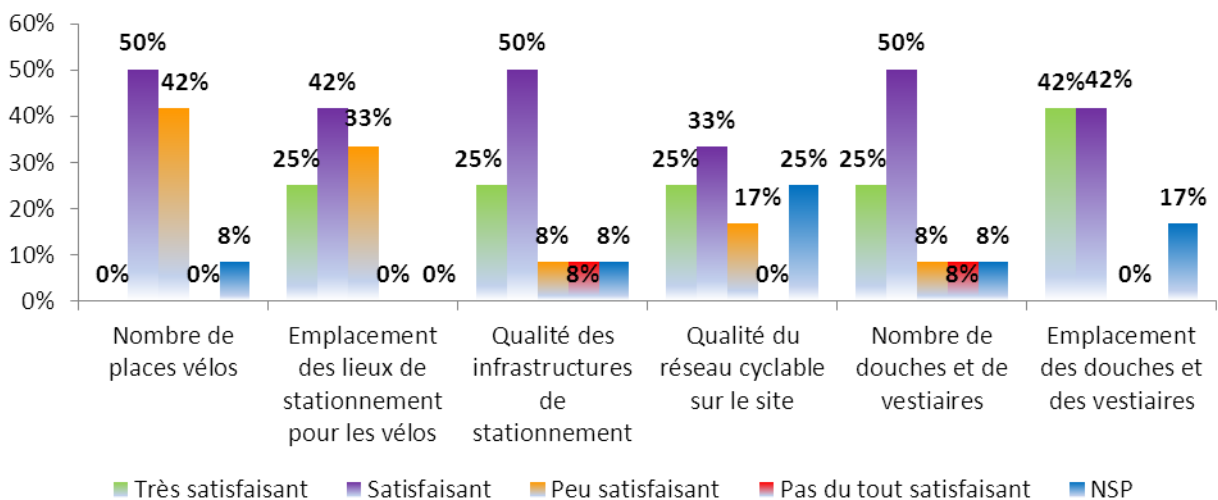


**2.5.4 Cyclistes**

Selon l'évaluation des infrastructures donnée par les cyclistes, le nombre et les emplacements des stationnements pour les vélos sont les principales améliorations qu'il faudrait proposer. Si leur qualité est jugée peu ou pas du tout satisfaisante par 16% des cyclistes, 75% en sont en revanche satisfaits.

**Graphique 24 : Evaluation des infrastructures par les cyclistes**

**22.1 Que pensez-vous des infrastructures de l'aéroport destinées aux cyclistes parmi les suivantes?**

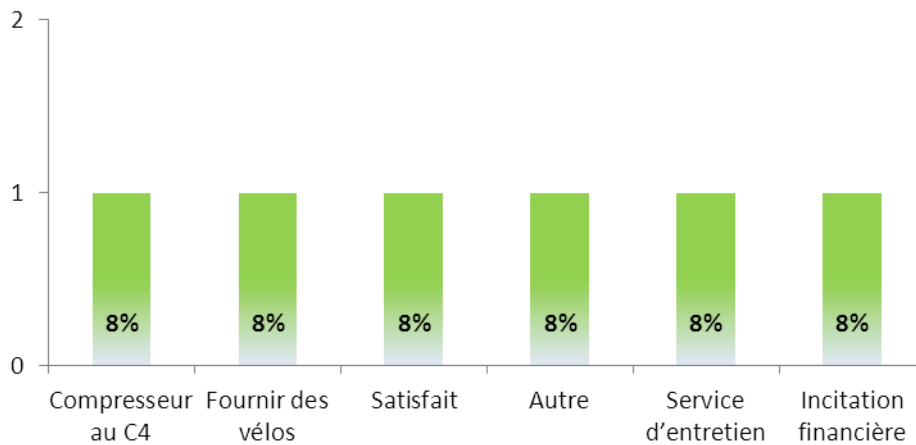


Le réseau cyclable sur le site mériterait aussi des améliorations selon 17% des cyclistes qui l'estiment peu satisfaisant. Enfin, si l'emplacement des douches et des vestiaires semble tout à fait convenir, leur nombre pourrait être augmenté puisque 16% jugent qu'il est très insatisfaisant.

Les cyclistes interrogés ont fait part de quelques attentes concrètes comme l'ajout d'un compresseur au C4 ou la mise à disposition de vélos pour les collaborateurs de l'aéroport.

**Graphique 25 : Attentes des cyclistes**

**22.2 Quelles sont vos attentes concernant la politique de l'AIG visant à encourager le vélo et le vélo électrique?**

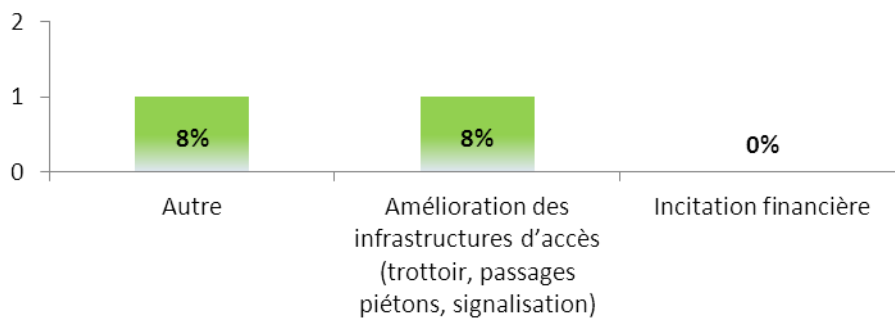


**2.5.5 Piétons**

Les collaborateurs qui viennent au travail à pied ont formulé très peu d'attentes concrètes et encouragent simplement l'AIG à promouvoir ce mode de déplacement.

**Graphique 26 : Attentes des piétons**

**23 Quelles sont vos attentes concernant la politique de l'AIG visant à encourager la marche et les autres formes de mobilité douce?**



## 2.6 Remarques et attentes concernant le plan de mobilité

### 2.6.1 Appréciation générale

Dans le cadre de la question ouverte posée à la fin de l'enquête sur leurs attentes, près de 277 répondants ont formulé un commentaire sur le plan de mobilité ou apporté des explications complémentaires sur leurs habitudes de déplacement et leurs contraintes. Une grande partie confirme les tendances déjà identifiées lors de l'enquête de 2007.

Le plan de mobilité est globalement perçu de manière positive à l'exception des personnes qui considèrent qu'il ne propose des mesures efficaces que pour les habitants de Genève et qu'il faut tenir compte des collaborateurs qui habitent au-delà. Le parking occasionnel, les bus gratuits et les réductions sur le prix des abonnements sont explicitement mentionnés comme des mesures appréciées. Les personnes qui estiment ne pas avoir d'alternative se sentent pénalisées par la tarification du parking et le manque de places. Certaines concèdent tout de même que c'est le seul moyen d'inciter les collaborateurs qui peuvent venir autrement à le faire.

Le niveau de conscience de la problématique semble assez faible chez certaines personnes. Un collaborateur mentionne notamment que « pour le peu de déplacements qu'il fait, il ne pense pas polluer beaucoup ».

L'irrégularité et la variété des horaires pratiqués à l'aéroport sont toujours mentionnées comme des contraintes importantes pour la pratique d'une mobilité durable. Un collaborateur suggère d'ailleurs d'adapter les horaires de travail à la pratique du covoiturage.

Commentaire	Mentions
Satisfait du plan de mobilité	30
Horaires irréguliers à prendre en compte ou incompatibles avec les transports en commun et le covoiturage	19
Remarque sur le mode de transport utilisé ou les habitudes de mobilité	13
Plan de mobilité peu adapté aux personnes qui n'habitent pas Genève	11
Manque de places de parking	10
Amélioration des horaires et des fréquences des transports en commun et des navettes (nuit, matin et soir)	10
Autre	8
Elargissement du périmètre de desserte des transports en commun et des navettes	6
Renforcement des incitations financières	6
Parking trop cher ou opposé à de futures augmentations	5

Amélioration du stationnement deux-roues	5
Parkings plus proches pour les employés	3
Pas concerné(e) par le plan de mobilité	3
Plus d'information sur le plan de mobilité et les horaires	3
Amélioration des infrastructures piétonnes et de leur entretien	3
Ne connaissait pas le plan de mobilité	3
Réduction des temps de trajet	2
Manque d'implication pour le plan de mobilité	2
Mécontentement lié aux restrictions imposées sur l'accès au parking	2
Contraintes de la dépose d'enfants	1
Amélioration du réseau cyclable	1
En faveur d'une réduction du nombre de voitures	1
Développement d'unireso dans le canton de Vaud	1
Elargissement de la zone gratuite d'utilisation des bus	1
Mise à disposition de douches pour les cyclistes	1
Liberté du choix du moyen de transport pour ceux qui ont des contraintes	1
Station de charge électrique	1
Equité financière en fonction du prix de l'abonnement	1
Simplification du remboursement des abonnements de train	1
Scoter électrique gratuit et action de parrainage	1

### 2.6.2 Transports en commun

On relève de nombreuses propositions et commentaires relatifs à l'amélioration du réseau de transports publics et des navettes en termes de fréquence, d'horaires et de zone de desserte. Des attentes particulières concernent les gens qui travaillent très tôt le matin et très tard le soir et qui habitent en dehors de Genève, car le trajet peut prendre le double de temps en l'absence de trains rapides à ces heures. Certaines personnes jugent les transports publics encore trop peu compétitifs pour leur donner envie de renoncer à la

voiture. La suppression de l'arrêt à Nyon de l'interregio à destination de Neuchâtel est jugée comme un important recul. Les propositions suivantes ont été abordées :

- Elargissement de la zone gratuite à 3-4km autour de l'aéroport ;
- Augmentation de la fréquence des trains interregio ;
- Tram direct jusqu'à la gare ;
- Transports en commun la nuit, au moins une fois par heure ;
- Développement du réseau NPA sur la rive gauche ;
- Développement des transports en commun en France voisine ;
- Amélioration des horaires des NPA pour les personnes qui travaillent de nuit.

L'apport d'un soutien financier supplémentaire, y compris dans la vie quotidienne, est suggéré par plusieurs répondants sans pour autant que des montants précis ne soient articulés. L'espoir de voir les transports publics et la communauté tarifaire unireso se développer encore dans le canton de Vaud est évoqué, partant du constat que l'utilisation combinée de la voiture et du train coûte très cher. Une personne suggère enfin de simplifier la procédure de remboursement des abonnements de train et évoque les enjeux d'équité financière liés au subventionnement d'abonnements dont le prix varie beaucoup entre bus et train.

### **2.6.3 Mobilité douce et deux-roues**

Des demandes relatives à l'amélioration des stationnements deux-roues en nombre et en qualité sont également formulées :

- Meilleure visibilité des parkings deux-roues ;
- Prise en compte des scooters trois-roues ;
- Amélioration et mise en évidence du réseau cyclable ;
- Mise à disposition de douches ;
- Mise à disposition d'une station de charge à la guérite ABT ;
- Mise à disposition d'un parking scooter vers la poste pendant les travaux ;
- Ne pas imposer les mêmes procédures de passage de barrière pour les cyclistes et pour les voitures et faciliter le passage des cyclistes.

Pour la promotion du scooter électrique, une personne suggère la mise à disposition gratuite d'un scooter électrique pour faire de la publicité et la mise en place d'un système de parrainage.

On note également quelques remarques relatives aux aménagements piétonniers :

- Absence de trottoir vers l'Arena derrière le musée de l'automobile ;
- Entretien du trottoir à la sortie de la ville de Cointrin à améliorer ;
- Trottoirs peu adéquats.

### **2.6.4 Communication**

Les personnes interrogées ont également fait part d'une série d'attentes en termes d'information et de communication. Sans préciser s'il s'agit des transports publics ou des NPA, une meilleure information aux arrêts quand il neige ainsi que sur les changements d'horaires est demandée.

Un répondant qui travaille au Fret suggère également une communication plus proche des collaborateurs pour que les gens s'impliquent d'avantage car il relève que tout le monde est informé mais que trop peu de gens se sentent concernés.



### 3. Conclusion et pistes d'action

Les résultats de l'enquête sur la mobilité du personnel en 2011 mettent en évidence une part modale de voiture et de deux-roues motorisés de 63% (mobilité non durable) et une utilisation des transports publics, du covoiturage et de la mobilité douce de 37% (mobilité durable).

Une hausse de 8 points de pourcentage de la mobilité durable est nécessaire pour atteindre l'objectif de 45% en 2020, soit 7 de moins qu'en 2007.

Les automobilistes et conducteurs de deux-roues motorisés affichent toujours une bonne disposition au changement : 21% d'entre eux refusent toute modification de leurs habitudes de déplacement et, par opposition, 79% seraient prêts à certaines conditions à se reporter vers un ou plusieurs autres modes : les transports publics (43%), le covoiturage (53%) les parkings relais (36%), le vélo (27%) ou la marche (8%).

Les collaborateurs perçoivent positivement les efforts déployés pour encourager une mobilité durable à l'aéroport. Le défi à venir consistera à satisfaire les collaborateurs qui habitent au-delà de Genève et qui ont des horaires irréguliers mais aussi à continuer de bien communiquer sur les objectifs du plan de mobilité, à savoir inciter les personnes qui disposent d'une alternative à l'utiliser sans pour autant priver d'un accès au parking ceux qui n'en ont pas. Les collaborateurs doivent bien comprendre que si l'aéroport souhaite encourager la mobilité durable, il n'a pas le pouvoir d'offrir une alternative à la voiture à tout le monde.

#### 3.1 Subventions

Un renforcement des incitations financières est demandé et pourrait constituer une compensation pour les gens qui n'habitent pas Genève et qui considèrent que rien ne leur est proposé.

#### 3.2 Covoiturage

Des mesures d'incitation plus actives à la pratique du covoiturage sont vraiment nécessaires pour faire progresser ce mode de transport dont le potentiel de progression est très important mais qui manque encore d'attrait aux yeux des automobilistes.

Au-delà de l'attrait social, financier ou écologique du covoiturage, des avantages concrets doivent être offerts aux automobilistes pour qu'ils voient un intérêt à venir à plusieurs plutôt que seuls :

- accès facilité au parking ;
- adaptation des horaires ;
- place de parking plus proche du lieu de travail ;
- tarifs préférentiels ou gratuité sur le parking ;
- garantie du retour en cas d'urgence ;
- incitation financière.

En contrepartie, ces avantages nécessitent un certain niveau de contrôle. Sachant que ce mode de transport est plus durable que la voiture individuelle mais moins que les transports en commun ou la mobilité douce, ces avantages pourraient être limités aux collaborateurs qui ne disposent pas de ces alternatives.

### **3.3 Navettes personnels aéroport**

Une demande existe pour la desserte de nouvelles zones, notamment sur la rive gauche, et pour un ajustement des horaires et des fréquences. Des analyses plus ciblées devraient être conduites afin d'identifier les axes d'amélioration possibles car les commentaires des répondants à ce sujet restent très génériques.

Compte tenu du nombre de frontaliers qui travaillent à l'aéroport, la mise en place de navettes depuis certains pôles de provenance importants en France pourraient venir compléter efficacement le dispositif des transports en commun.

### **3.4 Transports en commun et mobilité combinée**

Les démarches pour l'amélioration de la desserte en transports publics doivent être poursuivies. C'est pour ce mode que les attentes en termes de soutien financier sont les plus importantes et toute progression en ce sens serait la bienvenue.

### **3.5 Mobilité douce**

L'AIG met déjà quelques vélos à disposition de ses collaborateurs. Toutes les entreprises devraient être encouragées à faire de même. Ces vélos pourraient même être mutualisés entre les entreprises. A l'échelle d'un site comme l'aéroport, un système de vélos en libre-service aurait d'ailleurs beaucoup d'attrait.

Etoffer et améliorer l'offre de stationnement ainsi que le réseau cyclable est un axe de travail à poursuivre. La sollicitation directe des usagers pourraient être une bonne manière d'identifier les besoins.

### **3.6 Deux-roues électriques**

Des campagnes de promotion et de communication en faveur du scooter électrique pourraient permettre de faire passer certains usagers du deux-roues attachés à leur autonomie à l'utilisation de véhicules plus écologiques. Par exemple : mise à disposition gratuite d'un scooter électrique pendant quelques semaines pour des collaborateurs volontaires dont le témoignage serait largement relayé auprès des collaborateurs de l'aéroport. Comme le vélo électrique, beaucoup de conducteurs de deux-roues motorisés n'ont jamais essayé le scooter électrique.

Une aide financière substantielle à l'achat de tels véhicules serait également la bienvenue car les rabais offerts par le magasin E-max restent modestes au vu de leur prix. Plusieurs personnes pensent qu'un scooter électrique coûte encore trop cher. Afin d'en limiter les coûts, cette opération pourrait être limitée dans le temps.

### 3.7 Gestion du stationnement

Il semble que le mécontentement lié à la tarification et à la gestion du stationnement soit toujours présent mais qu'il se soit un peu estompé. Il est toujours recommandé de maintenir ces mesures contraignantes sans lesquelles les objectifs de report modal ne pourront être atteints. Toutefois, elles doivent s'accompagner d'une communication régulière pour bien faire comprendre les objectifs du plan de mobilité. En outre, toute nouvelle hausse du prix du parking ne devrait idéalement pas avoir lieu sans étoffer parallèlement les mesures incitatives du plan de mobilité.

### 3.8 Communication

Des actions de communication autour de témoignages de collaborateurs qui covoiturent, se déplacent à vélo ou en scooter électrique toute l'année ou prennent les transports en commun malgré des horaires irréguliers devraient être développées et mises en valeur à travers le site Internet.

La communication devrait également être axée sur la possibilité de pratiquer la mobilité durable de manière occasionnelle, en particulier le covoiturage. Il serait intéressant de déployer des actions de promotion ou de communication récompensant les gens qui le feraient de manière ponctuelle.

### 3.9 Suivi

Afin de mesurer l'impact des mesures ainsi que l'évolution de l'utilisation des différents modes de transport, il est recommandé de reproduire cette enquête à échéance régulière. Toutefois, son format devrait être revu pour plusieurs raisons :

- La sélection de l'échantillon est basée sur des chiffres qui datent de 2005 et qui ont probablement évolué depuis ;
- Une enquête téléphonique n'est pas toujours adaptée pour les collaborateurs qui ont des horaires irréguliers ou qui ne sont joignables que via un numéro de standard ;
- Si des questions générales sur les attentes des usagers sont très utiles au lancement d'un plan de mobilité, une approche qualitative se révèle désormais nécessaire afin d'évaluer de manière plus ciblée les améliorations possibles des mesures existantes et l'identification de nouvelles mesures. Un travail avec un groupe de cyclistes permettrait par exemple de mieux appréhender leurs besoins au niveau du réseau cyclable ou du stationnement. De même, les usagers des transports en commun auraient la possibilité de donner des exemples concrets sur les améliorations qu'ils attendent, du point de vue des navettes notamment.

Par conséquent, les prochaines enquêtes pourraient se dérouler à deux niveaux :

1. Enquête générique auprès de tous les collaborateurs de l'aéroport diffusée plutôt en ligne avec quelques questions seulement pour identifier leur provenance, leurs horaires et leurs habitudes de déplacement.
2. Des groupes d'usagers ciblés par mode de transport : transports en commun, deux-roues, piétons et automobilistes.

## 4. Annexe : questionnaire

### Plan de mobilité des personnels de l'aéroport Enquête de mobilité 2011

L'enquête est menée par téléphone auprès d'un échantillon d'environ 350 personnes représentatif d'employé-e-s des plus grandes sociétés de l'aéroport sur le même modèle que l'enquête effectuée en 2007 entre le 28 février et le 11 mars, à savoir :

- Douane Suisse
- Easyjet
- Swissport
- ISS
- Avireal
- Gate Gourmet
- Jet Aviation
- Swiss
- TAG
- AIG

Les collaborateurs interrogés ont été sélectionnés sur la base de deux critères dont la répartition a été identifiée lors de l'étude de 2005:

1. Provenance (cf. fichier échantillonnage)
2. Horaire réguliers ou irréguliers (30% et 70%)

Le questionnaire est rempli directement en ligne par les téléphonistes.

L'échantillon est composé d'une liste de 371 personnes et d'un remplaçant présentant les mêmes caractéristiques de provenance pour 325 d'entre eux.

Pour limiter le temps consacré à l'enquête, l'entretien est mené de façon semi-guidée. Les personnes interrogées répondent spontanément et des options de réponses leur sont proposées si nécessaire.

Le nombre de questions est limité :

- 20 questions maximum pour les usagers de la voiture et des deux-roues motorisés, soit un entretien d'une durée moyenne de **10 minutes**.
- 10 à 12 questions pour les usagers des autres modes de transport soit un entretien d'une durée moyenne de **7 minutes**.

Parmi ces questions, 4 concernent le lieu de travail, le lieu de domicile, l'âge et le sexe et une question ouverte est facultative.

**Préambule**

**1. Veuillez confirmer votre lieu de travail principal ou votre lieu de prise de service :**  
**Une seule réponse possible**

- 1.  Aérogare principale
- 2.  Pré-Bois
- 3.  Fret
- 4.  Centre d'aviation général

**2. Veuillez confirmer votre lieu de domicile :**  
**Merci de compléter tous les champs**

- 1. Localité : \_\_\_\_\_
- 2. Code postal : \_\_\_\_\_
- 3. Adresse : \_\_\_\_\_
- 4. Département ou canton : \_\_\_\_\_

**3. Année de naissance**

- 1. Année de naissance : \_\_\_\_\_

**4. Sexe**

- 1.  Masculin
- 2.  Féminin

**A. Le plan de mobilité de l'Aéroport**

**5. Parmi les actions qui ont été entreprises dans le cadre du plan de mobilité de l'aéroport, quelles sont celles que vous connaissez ?**

**Plusieurs réponses possibles**

- 1.  Site Internet pour trouver des partenaires de covoiturage
- 2.  Abonnements de transports publics à prix réduit
- 3.  Bus gratuits dans la zone aéroportuaire (Swissport, AIG, Douane, Avireal)
- 4.  Navettes Personnels Aéroport de 4h à 6h et de 0h30 à 1h
- 5.  Site internet [www.gva.ch/mobilite](http://www.gva.ch/mobilite)
- 6.  Numéro d'information 0800 135 135
- 7.  Guide de mobilité (nouveau dépliant distribué en 2010)
- 8.  Abonnement de parking occasionnel (60 heures /mois)
- 9.  Rabais dans les commerces (vélos, vélos électriques et scooters électriques)
- 10.  Cartes Mobility transmissibles pour les employés de l'AIG
- 11.  Autre(s) actions (s) : \_\_\_\_\_

**6. Parmi les prestations du plan de mobilité de l'aéroport, quelles sont celles que vous avez déjà utilisées ?**

**Plusieurs réponses possibles**

1.  Site Internet pour trouver des partenaires de covoiturage
  2.  Abonnements de transports publics à prix réduit
  3.  Bus gratuits dans la zone aéroportuaire (Swissport, AIG, Douane, Avireal)
  4.  Navettes Personnels Aéroport de 4h à 6h et de 0h30 à 1h
  5.  Site internet [www.gva.ch/mobilite](http://www.gva.ch/mobilite)
  6.  Numéro d'information 0800 135 135
  7.  Guide de mobilité (nouveau dépliant distribué en 2010)
  8.  Abonnement de parking occasionnel (60 heures /mois)
  9.  Rabais dans les commerces (vélos, vélos électriques et scooters électriques)
  10.  Cartes Mobility transmissibles pour les employés de l'AIG
  11.  Autre(s) \_\_\_\_\_ actions (s) :
- 

**B. Mode de transport utilisé**

**7. Avez-vous changé de moyen de transport pour vous rendre au travail depuis que vous travaillez à l'aéroport ?**

**Une seule réponse possible**

1.  oui Allez à la Question 8
2.  non Allez à la Question 10

**8. Quel moyen de transport utilisiez-vous pour vous rendre à l'aéroport avant ce changement ?**

**Une seule réponse possible**

1.  Voiture individuelle
2.  Scooter ou moto
3.  Scooter électrique
4.  Covoiturage avec un (des) proche(s) (femme, mari, etc.)
5.  Covoiturage avec un (des) collègue(s) de travail
6.  P+R ou P+Rail (voiture + transports publics)
7.  Train
8.  Bus, tramway, Navettes Personnels Aéroport (NPA)
9.  Vélo,
10.  Vélo électrique
11.  Marche à pied
12.  Autres formes de mobilité douce (trottinette, patins à roulettes,...)

\* Plusieurs personnes font du covoiturage quand elles se rendent ensemble dans un même véhicule sur leur lieu de travail. Ce moyen de déplacement convivial permet de partager les frais de transport et de réduire le nombre de places de stationnement nécessaires.

**9. Pour quelles raisons avez-vous changé de moyen de transport ?**

**Plusieurs réponses possibles**

1.  Déménagement
2.  Modification de l'offre en transports publics
3.  Elargissement de l'offre des NPA  
(navettes personnels aéroport)
4.  Pour gagner du temps
5.  Pour économiser de l'argent
6.  Pour des motivations écologiques
7.  Prix du parking
8.  Restrictions sur l'accès aux parkings de l'aéroport
9.  Autre raison: \_\_\_\_\_

**10. Quel moyen de transport utilisez-vous aujourd'hui le plus souvent et sur la plus grande partie du trajet pour vous rendre au travail ?**

**Une seule réponse possible**

- |  |                          |
|--|--------------------------|
| 1. <input type="checkbox"/> Voiture (sans passager ni combinaison avec les transports publics)     | Allez à la Question 12   |
| 2. <input type="checkbox"/> Scooter ou moto  | Allez à la Question 12   |
| 3. <input type="checkbox"/> Scooter électrique   | Allez à la Question 18   |
| 4. <input type="checkbox"/> Covoiturage* avec un (des) proche(s) (femme, mari, enfants,...)        | Allez à la Question 19.1 |
| 5. <input type="checkbox"/> Covoiturage* avec un (des) collègue(s) de travail                      | Allez à la Question 19.1 |
| 6. <input type="checkbox"/> P+R ou P+Rail (voiture + transports publics)                           | Allez à la Question 20   |
| 7. <input type="checkbox"/> Train  | Allez à la Question 21.1 |
| 8. <input type="checkbox"/> Bus, tramway, Navettes Personnels Aéroport (NPA)                       | Allez à la Question 21.1 |
| 9. <input type="checkbox"/> Vélo   | Allez à la Question 22.1 |
| 10. <input type="checkbox"/> Vélo électrique   | Allez à la Question 22.1 |
| 11. <input type="checkbox"/> Marche à pied   | Allez à la Question 23   |
| 12. <input type="checkbox"/> Autres formes de mobilité douce (trottinette, patins à roulettes,...) | Allez à la Question 23   |

\* Plusieurs personnes font du covoiturage quand elles se rendent ensemble dans un même véhicule sur leur lieu de travail. Ce moyen de déplacement convivial permet de partager les frais de transport et de réduire le nombre de places de stationnement nécessaires.

**11. Remarques sur le mode de transport utilisé:**

---



---



---

**Usagers de la voiture individuelle et des deux-roues motorisés**

**12. A certaines conditions, seriez-vous disposé-e à pratiquer le covoiturage comme mode de transport principal pour vous rendre au travail :**

**Une seule réponse possible**

- |    |                           |                          |
|----|---------------------------|--------------------------|
| 1. | <input type="radio"/> Oui | Allez à la Question 12.1 |
| 2. | <input type="radio"/> Non | Allez à la Question 13   |

**12.1. À quelle(s) condition(s) seriez-vous disposé-e à pratiquer le covoiturage comme mode de transport principal?**

**Plusieurs réponses possibles**

1.  Disposer d'un système performant de mise en relation des personnes
2.  Connaître la ou les personne(s) avec qui je voyage
3.  Pouvoir me déplacer en cas d'urgence
4.  Avoir une place de parking assurée
5.  Bénéficier d'un système de covoiturage flexible compatible avec mes horaires de travail
6.  Bénéficier d'une aide financière
7.  Etre conducteur-trice de ma voiture
8.  Uniquement avec des proches
9.  Uniquement avec des collègues ou autres employé-e-s des sociétés aéroportuaires
10.  Autre(s) condition(s): \_\_\_\_\_

**13. A certaines conditions, seriez-vous disposé-e à utiliser un parking relais comme mode de transport principal pour vous rendre au travail :**

**Une seule réponse possible**

- |    |                           |                          |
|----|---------------------------|--------------------------|
| 1. | <input type="radio"/> Oui | Allez à la Question 13.1 |
| 2. | <input type="radio"/> Non | Allez à la Question 14   |

**13.1. À quelle(s) condition(s) seriez-vous disposé-e à utiliser un parking relais comme mode de transport principal ?**

**Plusieurs réponses possibles**

1.  Trouver un parking relais (=P+R) situé entre mon lieu de domicile et mon lieu de travail
2.  Avoir un temps de déplacement qui ne soit pas considérablement rallongé
3.  Pouvoir utiliser occasionnellement la voiture jusqu'à mon lieu de travail
4.  Bénéficier d'une aide financière
5.  Bénéficier d'une liaison directe grâce à une navette
6.  Autre(s) condition(s): \_\_\_\_\_



**14. A certaines conditions, seriez-vous disposé-e à utiliser les transports en commun comme mode de transport principal pour vous rendre au travail :**

**Une seule réponse possible**

- |                              |                          |
|------------------------------|--------------------------|
| 1. <input type="radio"/> Oui | Allez à la Question 14.1 |
| 2. <input type="radio"/> Non | Allez à la Question 15   |

**14.1. A quelle(s) condition(s) seriez-vous disposé-e à utiliser les transports en commun comme mode de transport principal?**

**Plusieurs réponses possibles**

1.  Service de navettes en dehors des heures de fonctionnement des transports publics
2.  Pouvoir venir travailler en voiture les jours où je commence tôt le matin ou finis tard le soir
3.  Arrêt à proximité de mon lieu de domicile
4.  Fréquences plus élevées
5.  Temps de parcours raisonnable
6.  Meilleure connexions entre les transports en commun
7.  Plus de confort et/ou sécurité
8.  Abonnement et/ou billets à prix réduit
9.  Autre(s) condition(s): \_\_\_\_\_

**15. A certaines conditions, seriez-vous disposé-e à utiliser un scooter électrique comme mode de transport principal pour vous rendre au travail :**

**Une seule réponse possible**

- |                              |                          |
|------------------------------|--------------------------|
| 1. <input type="radio"/> Oui | Allez à la Question 15.1 |
| 2. <input type="radio"/> Non | Allez à la Question 16   |

**15.1. À quelle(s) condition(s) seriez-vous disposé-e à utiliser un scooter électrique comme mode de transport principal?**

**Plusieurs réponses possibles**

1.  Mise à disposition de bornes de recharge pour les scooters électriques
2.  Amélioration des infrastructures de stationnement et des abris dans l'enceinte de l'aéroport
3.  Pouvoir venir occasionnellement en voiture et me garer à l'aéroport
4.  Faire un essai de scooters électriques
5.  Incitation financière
6.  Réduction sur l'achat d'un scooter
7.  Autre(s) condition(s): \_\_\_\_\_

**16. A certaines conditions, seriez-vous disposé-e à utiliser le vélo ou le vélo électrique comme mode de transport principal pour vous rendre au travail :**

**Une seule réponse possible**

- |    |                           |                          |
|----|---------------------------|--------------------------|
| 1. | <input type="radio"/> Oui | Allez à la Question 16.1 |
| 2. | <input type="radio"/> Non | Allez à la Question 17   |

**16.1. À quelle(s) condition(s) seriez-vous disposé-e à utiliser le vélo ou le vélo électrique comme mode de transport principal?**

**Plusieurs réponses possibles**

1.  Mise à disposition de matériel par l'aéroport (vélos, cadenas)
2.  Mise à disposition d'un service d'entretien et de réparation sur le lieu de travail
3.  Amélioration des infrastructures de stationnement et des abris dans l'enceinte de l'aéroport
4.  Possibilité de disposer de vestiaires et de douches
5.  Amélioration du réseau cyclable (pistes cyclables, bandes cyclables, signalisation)
6.  Combiner le vélo avec un autre moyen de transport (vélo+train ou voiture) sur un même trajet
7.  Pouvoir venir occasionnellement en voiture et me garer à l'aéroport
8.  Cours d'apprentissage de la pratique du vélo en milieu urbain
9.  Faire un essai grâce à un prêt de vélos
10.  Incitation financière
11.  Prix négocié avec un prestataire pour l'achat de matériel
12.  Autre(s) condition(s): \_\_\_\_\_

**17. A certaines conditions, seriez-vous disposé-e à pratiquer la marche ou une autre forme de mobilité douce (trotinette, etc.) comme mode de transport principal pour vous rendre au travail :**

**Une seule réponse possible**

- |    |                           |                          |
|----|---------------------------|--------------------------|
| 1. | <input type="radio"/> Oui | Allez à la Question 17.1 |
| 2. | <input type="radio"/> Non | Allez à la Question 24   |

**17.1. À quelle(s) condition(s) seriez-vous disposé-e à pratiquer la marche ou une autre forme de mobilité douce comme moyen de transport principal?**

**Plusieurs réponses possibles**

1.  Amélioration des infrastructures d'accès (trottoir, passages piétons, signalisation)
2.  Combiner la marche (ou trotinette, patins à roulettes) avec un autre moyen de transport
3.  Utiliser occasionnellement un autre moyen de transport
4.  Incitation financière
5.  Autre(s) condition(s): \_\_\_\_\_

**C. Usagers des modes de déplacement alternatifs aux transports individuels motorisés**

**18. Quelles sont vos attentes concernant la politique de l'AIG visant à encourager le scooter électrique ?**

**Plusieurs réponses possibles**

1.  Disposer de bornes pour la recharge des deux-roues électriques
2.  Incitation financière
3.  Autre(s) : \_\_\_\_\_

=> Allez à la question 24

**19.1. Par quel biais avez-vous trouvé votre/vos partenaire(s) de covoiturage ?**

**Une seule réponse possible**

1.  Site Internet de l'aéroport
2.  Autre site Internet de recherche de covoitureurs, précisez lequel : \_\_\_\_\_
3.  Collègue(s) rencontré(es) sur mon lieu de travail
4.  Connaissance(s) rencontrée(s) en dehors de mon lieu de travail
5.  Autre(s) : \_\_\_\_\_

**19.2. Que pensez-vous du site Internet de recherche de covoitureurs de l'aéroport au regard des critères suivants ?**

**Une réponse par ligne**

	Très satisfaisant	Satisfaisant	Peu satisfaisant	Pas du tout satisfaisant	Ne sais pas
1. Facilité d'utilisation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Nombre d'offres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Critères de recherche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Informations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**19.3. Quelles sont vos attentes concernant la politique de l'AIG visant à encourager le covoiturage ?**

**Plusieurs réponses possibles**

1.  Place de parking plus proche de mon lieu de travail
2.  Incitation financière
3.  Autre(s) : \_\_\_\_\_

=> Allez à la question 24

**20. Quelles sont vos attentes concernant la politique de l'AIG visant à encourager l'utilisation des P+R ou des P+Rail ?**

**Plusieurs réponses possibles**

1.  Liaison directe entre le parking et l'aéroport grâce à une navette
2.  Incitation financière
3.  Autre(s) : \_\_\_\_\_

=> Allez à la question 24

**21.1. Utilisez-vous les prestations offertes par l'AIG en matière de transports en commun parmi les suivantes?**

**Plusieurs réponses possibles**

1.  Abonnement unireso à prix réduit
2.  Subvention sur les abonnements CFF
3.  Subvention sur un autre abonnement de transports publics
4.  Navettes Personnels Aéroport

**21.2. Que pensez-vous des Navettes Personnels Aéroport au regard des critères suivants?**

**Une réponse par ligne**

	Très satisfaisant	Satisfaisant	Peu satisfaisant	Pas du tout satisfaisant	Ne sais pas
1. Heures de desserte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Emplacement des arrêts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Fréquence des navettes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Système de réservation des navettes sur appel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Ponctualité des navettes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Qualité du service	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**21.3. Quelles sont vos attentes concernant la politique de l'AIG visant à encourager les transports en commun?**

**Plusieurs réponses possibles**

1.  Agrandissement du réseau des Navettes Personnels Aéroport
2.  Augmentation de la fréquence des Navettes Personnels Aéroport
3.  Abonnements et/ou billets à prix réduit
4.  Amélioration des fréquences
5.  Amélioration des connexions
6.  Réduction des temps de trajet
7.  Autre(s): \_\_\_\_\_

=> Allez à la question 24

**22.1. Que pensez-vous des infrastructures de l'aéroport destinées aux cyclistes parmi les suivantes?**

**Une réponse par ligne**

	Très satisfaisant	Satisfaisant	Peu satisfaisant	Pas du tout satisfaisant	Ne sais pas
1. Nombre de places vélos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2. Emplacement des lieux de stationnement pour les vélos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3. Qualité des infrastructures de stationnement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4. Qualité du réseau cyclable sur le site	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5. Nombre de douches et de vestiaires	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6. Emplacement des douches et des vestiaires	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**22.2. Quelles sont vos attentes concernant la politique de l'AIG visant à encourager le vélo et le vélo électrique ?**

**Plusieurs réponses possibles**

- 1.  Mise à disposition d'un service d'entretien et de réparation sur le lieu de travail
- 2.  Incitation financière
- 3.  Autre(s): \_\_\_\_\_

=> Allez à la question 24

**23. Quelles sont vos attentes concernant la politique de l'AIG visant à encourager la marche et les autres formes de mobilité douce ?**

**Plusieurs réponses possibles**

- 1.  Amélioration des infrastructures d'accès (trottoir, passages piétons, signalisation)
- 2.  Incitation financière
- 3.  Autre(s) condition(s): \_\_\_\_\_

=> Allez à la question 24

**24. Avez-vous des attentes ou des remarques concernant le plan de mobilité de l'aéroport?**

---



---



---



---



---